



# ESCOLA NAVAL

ta sainte & bi-faire



Diogo Filipe Teixeira Fidalgo de Castro

Biografia de Henrique Quirino da Fonseca

Análise do espólio doado ao Arquivo Central de Marinha  
pela família do biografado

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em  
Ciências Militares Navais, na especialidade de Marinha



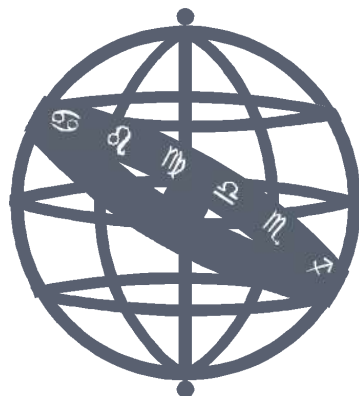
Alfeite  
2020





# ESCOLA NAVAL

talant de bi-faire



Diogo Filipe Teixeira Fidalgo de Castro

Biografia de Henrique Quirino da Fonseca

Análise do espólio doado ao Arquivo Central de Marinha  
pela família do biografado

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em  
Ciências Militares Navais, na especialidade de Marinha

Orientação de: António Costa Canas

*O Aluno Mestrando,*

*O Orientador,*

---

Diogo Castro

---

António Canas

Alfeite  
2020



“A função do historiador é lembrar a sociedade daquilo que ela quer esquecer.”  
(Peter Burke)



Dedico esta dissertação à minha família, aos meus amigos mais próximos e à minha namorada. Sem eles, sem exceção, este longo percurso de cinco anos de Escola Naval não teria feito o mesmo sentido. O meu mais sincero e íntimo obrigado por todo o apoio que me deram.





# Agradecimentos

Gostaria, primeiramente, de agradecer ao meu orientador, o sr. comandante Costa Canas, pelo apoio que me deu ao longo da dissertação que, se não foi mais de perto, foi por falha minha. Gostaria igualmente de agradecer a todos os elementos do Arquivo Central de Marinha, mais concretamente à sra. dra. Isabel Beato, pela disponibilização e apoio na consulta do espólio. Por fim, mas não menos importante, gostaria também de agradecer a todo o pessoal da Biblioteca Central de Marinha pela pronta disponibilização de toda a documentação que tive necessidade de consultar.



# Resumo

Henrique Quirino da Fonseca nasceu no Funchal em 20 de março de 1863 e faleceu em Lisboa em 7 de dezembro de 1939, com 76 anos de idade. Ingressou na Marinha de Guerra Portuguesa em 5 de novembro de 1888 tendo-se reformado, após atingir o limite da idade, em 1935.

No dia 19 de dezembro de 2018, foi oferecido ao Arquivo Central de Marinha, pela família do biografado, um espólio designado “*Arquivo Particular Comandante Quirino da Fonseca*”, constituído pela mais diversa documentação através da qual me foi possível esta modesta reconstituição da vida de tal distinto oficial da Armada.

Dentre os inúmeros feitos em vida, que irão ser abordados ao longo da presente dissertação, destacam-se a sua participação como “personagem” principal nas operações de guerra do Rovuma entre 20 e 28 de maio de 1916 enquanto oficial imediato do cruzador *Adamastor* e comandante das forças expedicionárias, a que ficou atribuída a missão de executar essas mesmas operações.

A campanha do Rovuma, em plena Primeira Guerra Mundial, foi marcada por diversas adversidades e polémicas que advieram não só devido a constrangimentos externos, como ao desconhecimento das peculiaridades que a foz do rio Rovuma apresentava, bem como internos no que toca a desentendimentos e polémicas entre os intervenientes desta batalha das quais o comandante Quirino da Fonseca não passou ao lado.

**Palavras-chave:** Biografia, Câmara Municipal de Lisboa, História e Arqueologia Naval, Rovuma.



# Abstract

Henrique Quirino da Fonseca was born in Funchal on the 20th of march 1863 and died in Lisbon on the 7th of december 1939 with 76 years old. He joined the Portuguese Navy in the 5th of november 1888, having retired after reaching the age limit in 1935.

On 19 december 2018, the family of Quirino da Fonseca offered a collection to Arquivo Central de Marinha wich was named “*Arquivo Particular Comandante Quirino da Fonseca*”, containing a miscellaneous of documentation that made possible the reconstitution of the life of such distinguished Portuguese Navy officer.

From all in life deeds that will be addressed in this dissertation, stands out his participation as “main” character on the Rovuma operations between 20 and 28th of may 1916 while second-in-command of the cruiser *Adamastor*, and commander of the expeditionary forces wich were assigned that mission.

Rovuma campaign, during the first world war, was marked by several adversities and controversial that came not only due to external constraints, like the unfamiliarity with the mouth of Rovuma river, as also due to internal constraints such as disagreements and controversial between those intervening on these operations, of wich the commander Quirino da Fonseca was part.

**Keywords:** Biography, Lisbon Town Hall, Naval History and Archeology, Rovuma



# Índice

<b>Introdução</b>	<b>1</b>
<b>1 Parte da vida de Quirino da Fonseca</b>	<b>3</b>
1.1 Traços gerais . . . . .	3
1.2 Cruzador Adamastor . . . . .	5
1.2.1 Polémica no Cruzador Adamastor . . . . .	5
1.3 Câmara Municipal de Lisboa . . . . .	12
1.3.1 Contributos de Quirino da Fonseca à cidade de Lisboa . . . . .	12
1.3.2 O incidente na Câmara Municipal de Lisboa . . . . .	17
1.4 Museu de Marinha . . . . .	22
<b>2 A obra de Quirino da Fonseca</b>	<b>25</b>
2.1 Traços gerais . . . . .	25
2.2 História e arqueologia naval . . . . .	26
2.2.1 Memórias e Conferências sobre História e Arqueologia . . . . .	26
2.2.2 As caravelas latinas e Gago Coutinho . . . . .	29
<b>3 Rovuma na “voz” dos principais intervenientes</b>	<b>33</b>
3.1 Antecedentes . . . . .	33
3.2 A polémica da nomeação do comandante da investida do Rovuma . . . . .	35
3.3 Preparação da esquadilha . . . . .	37
3.4 Investida do rio Rovuma . . . . .	40
3.4.1 Dia 21 de maio . . . . .	40
3.4.2 Dia 22 de maio . . . . .	43
3.4.3 Dia 23 de maio . . . . .	44
3.4.4 Dia 24 de maio . . . . .	46
3.4.5 Dia 25 de maio . . . . .	48
3.4.6 Dia 26 de maio . . . . .	48
3.4.7 Dia 27 de maio . . . . .	50
3.4.8 Dia 28 de maio . . . . .	55
<b>Conclusão</b>	<b>57</b>
<b>Bibliografia e Fontes</b>	<b>61</b>
<b>Anexos</b>	<b>63</b>
<b>I Relação dos objetos apropriados a dar entrada no projetado Museu de Marinha a cargo de Quirino da Fonseca</b>	<b>63</b>

**II Declaração de Henrique Quirino da Fonseca, presente no seu Espólio, sobre as operações do rio Rovuma** **69**



# Lista de Figuras

1.1	Fotografia de Henrique Quirino da Fonseca. Retirada de: <i>A Gazeta dos Caminhos de Ferro</i> , 24. <sup>o</sup> do 51. <sup>o</sup> ano, número 1248 de 16 de dezembro de 1939. . . . .	4
1.2	Fotografia do cruzador <i>Adamastor</i> . Retirada de: <i>Os Navios do Ultimato</i> de Maurício de Oliveira, 1946, p. 32. . . . .	5
1.3	Vista geral das oficinas. Retirado de: Espólio Comandante Henrique Quirino da Fonseca. . . . .	17
1.4	Entrada e saída do pessoal, das oficinas e armazéns gerais. Retirado de: Espólio Comandante Henrique Quirino da Fonseca. . . . .	18
1.5	Comandante Quirino da Fonseca em Conselho de Guerra de Marinha. Retirada de: Espólio Comandante Henrique Quirino da Fonseca. . .	22
I.1	Depósitos de Marinha. . . . .	63
I.2	Repartição do Material de Guerra. . . . .	64
I.3	Aquário Vasco da Gama. . . . .	64
I.4	Museu de Artilharia. . . . .	65
I.5	Sociedade de Geografia de Lisboa . . . . .	65
I.6	Intendência de Marinha Repartição de Hidrografia e Navegação. . .	66
I.7	Liga Naval. . . . .	66
I.8	Depósitos da Azinheira (Direção de Serviços Marítimos). . . . .	67
I.9	Diversas dependências da Majoria General da Armada. . . . .	67
I.10	Direção dos Serviços Marítimos. . . . .	68
I.11	Repartição do Arquivo Geral do Ministério da Marinha. . . . .	68
II.1	Declaração de Henrique Quirino da Fonseca sobre as operações do rio Rovuma. . . . .	69
II.2	Declaração de Henrique Quirino da Fonseca sobre as operações do rio Rovuma (1). . . . .	70
II.3	Declaração de Henrique Quirino da Fonseca sobre as operações do rio Rovuma (2). . . . .	70



# Introdução

Henrique Quirino da Fonseca (1863-1939) foi um Oficial da Marinha de Guerra Portuguesa, historiador, literário, escritor e tendo-se dedicado ainda, de certa forma, à política.

Com a doação de um espólio ao Arquivo Central de Marinha, por parte da família do biografado, mais concretamente, pela sua neta, a Sr.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Conceição Xara Brasil Rodrigues Herédia, tornou-se possível a realização desta dissertação baseada dentro dos possíveis nesse mesmo espólio. Foi então feito um levantamento da documentação que constituía essa oferta, conforme consta no Anexo ao Acordo entre a Biblioteca Central de marinha e a neta do sr. Capitão-de-mar-e-guerra Henrique Quirino da Fonseca, por parte dos elementos do Arquivo Central de Marinha, apesar da respetiva documentação não ter sido até à data organizada em caixas numeradas, nem dividida por temáticas.

Inicialmente, tinha-me sido proposto fazer uma análise mais exaustiva do espólio, no entanto, face à grande quantidade de documentação que o compõe bem como à desorganização da mesma, aspeto para o qual a Sr.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Isabel Beato desde logo me chamou à atenção, referindo que o mesmo ainda não se encontrava em condições de ser consultado, tive que adotar uma outra abordagem.

Comecei por efetuar uma consulta pouco exaustiva da documentação para conseguir perceber como iria proceder à divisão e aproveitamento dessa mesma documentação para, finalmente, estruturar e construir esta dissertação e biografia. Após essa primeira fase e, em concordância com o Sr. comandante Costa Canas, o meu orientador, fiz a divisão da dissertação em três capítulos: “A vida de Quirino da Fonseca”, “A obra de Quirino da Fonseca” e “Rovuma na “voz” dos principais intervenientes”.

Com esta estrutura, o principal objetivo desta dissertação passa por fazer uma biografia do comandante Quirino da Fonseca baseando-me, ao máximo na informação que o espólio tem para oferecer (que é sem dúvida muita), tentando dessa forma fazer uma descrição daquilo que foi a vida do biografado nas diversas vertentes sobre as quais se versou. Cabe-nos a nós, os vivos, não esquecer e acima de tudo relembrar aqueles que outrora fizeram parte da nossa Marinha e, com o seu melhor saber, honraram as cores da nossa bandeira e que contribuíram para um futuro melhor.

O capítulo 1, “A vida de Quirino da Fonseca”, pretende descrever detalhadamente a carreira do comandante. Este capítulo foi dividido em quatro sub-capítulos. Com o primeiro, pretende-se fazer uma espécie de resumo sobre aquilo que foi a vida do comandante, desde que nasceu, até ao seu falecimento, de seguida, aborda-se a

sua passagem pelo cargo de imediato do cruzador *Adamastor*, retratando a polémica na qual esteve envolvido após as operações do Rovuma. No terceiro sub-capítulo, é retratada a sua passagem pela Câmara Municipal de Lisboa, enquanto vogal do pelouro de engenharia e vereador da Comissão Administrativa da respetiva Câmara, fazendo uma descrição detalhada dos contributos dados à cidade de Lisboa, nos quais teve diretamente envolvido. Ainda no âmbito da Câmara Municipal de Lisboa e, na sequência de uma polémica que houve no seio da vereação da Comissão Administrativa das Oficinas Gerais de Alcântara, Quirino da Fonseca acabou por ser submetido a Conselho de Guerra. Todo esse caso é detalhadamente analisado. No último subcapítulo deste que é o primeiro de três capítulos desta dissertação, faz-se uma leve descrição daquilo que foi a passagem do comandante enquanto diretor do Museu de Marinha. Infelizmente, pouca informação dos seus contributos se encontravam no espólio pelo que tive que recolher à documentação avulsa do Arquivo Central de Marinha sobre a temática do Museu de Marinha.

No que diz respeito ao capítulo 2, “A obra de Quirino da Fonseca”, este foi dividido em dois sub-capítulos. No primeiro faz-se uma descrição exaustiva de parte da sua obra de 1930 “*Memórias e Conferências sobre História e Arqueologia*”, obra essa que resulta de um apanhado das várias conferências realizadas durante a sua ligação, enquanto sócio, da Academia das Ciências de Lisboa e Associação de Arqueólogos Portugueses. Através da análise dessa obra, é possível ter uma boa perceção e fazer um apanhado de parte das temáticas sobre as quais Quirino da Fonseca versou os seus estudos e deu o seu contributo. No segundo sub-capítulo, aborda-se a temática controversa, que originou diversos debates com o seu amigo, camarada e consócio, o ilustre almirante Gago Coutinho, sobre as caravelas latinas portuguesas, em particular, as utilizadas na época dos descobrimentos pelo Infante D. Henrique.

Quanto ao capítulo 3, e último capítulo, aborda-se aquilo que acaba por ser o cerne desta dissertação e que, na minha opinião, foi o acontecimento mais marcante na vida e carreira de Quirino da Fonseca, as operações de guerra do Rovuma de maio de 1916. Este capítulo foi dividido em quatro sub-capítulos. No primeiro pretende-se fazer uma breve descrição dos antecedentes às operações do Rovuma, nomeadamente do contexto em que se encontrava Portugal face à crise mundial que se estava prestes a instalar, a Primeira Guerra Mundial. No segundo sub-capítulo aborda-se nova polémica, desta vez a da nomeação do comandante das forças expedicionárias, polémica esta que surgiu após o comandante do cruzador ter indigitado Quirino da Fonseca, imediato do seu navio, como o comandante dessas respetivas forças, tendo anteriormente nomeado um outro oficial do seu navio para o efeito. No terceiro sub-capítulo aborda-se aquilo que foi a preparação da esquadrilha, fazendo-se a descrição da constituição da mesma, tanto a nível de pessoal como de material. Por fim, no último sub-capítulo daquele que é o último desta dissertação, faz-se uma descrição detalhada, por dias, das operações de guerra do Rovuma. Pretende-se com esta descrição, feita através dos relatórios de alguns dos intervenientes nas mesmas, recriar os acontecimentos mais importantes dessas operações, bem como perceber as dificuldades sentidas e os erros cometidos durante as mesmas que, infelizmente, resultaram num desfecho pouco positivo para os intervenientes.

# Capítulo 1

## Parte da vida de Quirino da Fonseca

### 1.1 Traços gerais

O comandante Henrique Quirino da Fonseca (figura 1.1) nasceu no Funchal a 20 de março de 1863, tendo-se alistado na Armada portuguesa em 5 de novembro de 1888 (com 25 anos). Foi promovido a aspirante em 1889, ano em que embarcou pela primeira vez na corveta *Vasco da Gama*. (Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1939)

Foi promovido a guarda-marinha em 1893 e, logo em 1894 regista a sua primeira estação de serviço em África tendo seguido para Angola a bordo do transporte *África*. Nessa primeira estação embarcou em vários navios, tendo regressado à metrópole após cerca de três anos, em começos de 1897. De maio a novembro de 1897, exerceu o cargo de secretário do Governador do Congo, sendo que ainda em novembro desse mesmo ano voltou a Angola, em nova estação e no seu primeiro navio de comando, a canhoneira *Caçango*, até abril de 1898, regressando novamente a Lisboa em fins de 1898. (Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1939)

Após o seu regresso em 1898 exerceu, ainda nesse mesmo ano, o cargo de capitão do porto de Olhão até 1899, embarcando posteriormente de novo para Angola, para exercer o cargo de residente da Circunscrição de Cabinda, que abandonou, para, até 1900, exercer o cargo de ajudante de campo do Governador Geral de Angola. (Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1939)

De maio a outubro de 1904, comandou interinamente o navio-depósito *Bartholomeu Dias*, ocupando, depois, o cargo de Chefe do Estado Maior interino da Divisão Naval do Atlântico Sul. (Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1939)

Em novembro de 1915, já no posto de capitão-tenente, iniciava a bordo do cruzador *Adamastor* a sua primeira estação na Costa Oriental, onde foi um dos principais intervenientes no célebre combate do Rovuma (Moçambique) que lhe valeu a condecoração da Cruz de Guerra de 1<sup>a</sup> classe, “pela decisão, coragem, energia e espírito de sacrifício que mostrou, como comandante da esquadilha de operações no rio Rovuma e ainda pela forma resoluta e direção com que soube imprimir às operações navais da mesma esquadilha, nos encontros com o inimigo, nos dias 21, 23 e 27 de Maio de 1916”. (Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1939)

Após uma comissão de cerca de ano e meio a bordo do *Adamastor*, foi nomeado, em junho de 1918, 2<sup>o</sup> comandante do batalhão de Marinha, expedicionário

a Moçambique, cargo que ocupou até maio de 1919 tendo regressado posteriormente à Metrópole. Após o seu regresso comandou o cruzador *República* de maio de 1924 a junho de 1925. (Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1939)

Para além da sua extensa folha de serviço de âmbito operacional, Quirino da Fonseca fez ainda inúmeras comissões de serviço. Em 1910, foi nomeado para fazer parte da comissão encarregada de selecionar os objetos e modelos de valor histórico e artístico a expor no Museu Naval de Marinha. Em março de 1923, foi encarregado de organizar o Museu Marítimo e proceder à sua instalação no edifício anexo ao Mosteiro dos Jerónimos. Fez ainda parte da comissão para organizar a exposição bibliográfica, iconográfica e de outros documentos relativos à ciências náutica e à história das nossas navegações. (Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1939)

Em junho de 1930 atingiu o limite de idade tendo-se reformado em julho de 1935. No entanto, manteve a sua atividade tendo sido nomeado para a comissão encarregada de escolher os livros da Biblioteca de Marinha com destino para o Alfeite e relacionar os objetos que iriam fazer parte do Museu. Em março de 1937 foi nomeado para organizar e dirigir a Biblioteca de Marinha tendo assumido, ainda nesse ano, o cargo. Em 12 de junho de 1939, foi nomeado para acompanhar a construção e aparelhamento da nau *S. Gabriel* que iria ser utilizada nas comemorações centenárias. (Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1939)

Fonseca fez ainda parte da Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Lisboa, sob a presidência do general Vicente de Freitas, de 1926 a 1932, ficando o seu nome associado a diversas obras e trabalhos de melhoramentos da cidade de Lisboa. Numa vertente mais pessoal, foi sócio da Academia das Ciências - Secção de História, do Instituto de Coimbra, dos Arqueólogos da Sociedade de Geografia e de outras coletividades científicas estrangeiras. (Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1939)



FIGURA 1.1: Fotografia de Henrique Quirino da Fonseca. Retirada de: *A Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 24.<sup>o</sup> do 51.<sup>o</sup> ano, número 1248 de 16 de dezembro de 1939.

## 1.2 Cruzador Adamastor

### 1.2.1 Polêmica no Cruzador Adamastor

Após a desastrosa campanha do Rovuma, a qual se retrata detalhadamente adiante, no Capítulo 3 da presente dissertação, o comandante Quirino da Fonseca e, imediato do cruzador *Adamastor* (figura 1.2) de 13 de novembro de 1915 a 9 de janeiro de 1917, foi galardoado com a distinta Cruz de Guerra. A atribuição dessa condecoração não agradou aos então segundos-tenentes Prestes Salgueiro e Maia Revelo, oficiais que pertenceram à guarnição do cruzador *Adamastor* durante a campanha do Rovuma, que elaboraram uma reclamação sobre a concessão de condecorações sobre a respetiva campanha. (Fonseca, 1919)

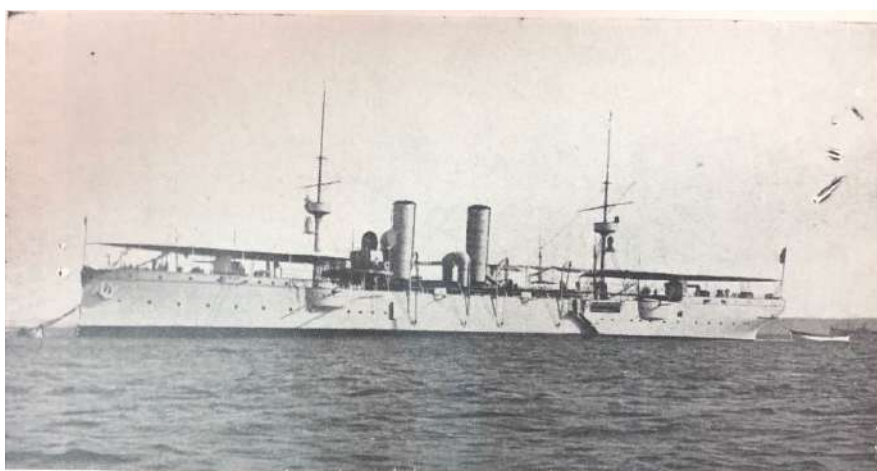


FIGURA 1.2: Fotografia do cruzador *Adamastor*. Retirada de: *Os Navios do Ultimato* de Maurício de Oliveira, 1946, p. 32.

Face a essa reclamação, o respetivo comandante elaborou um depoimento intitulado “*Insubordinação, coligação e revolta dos oficiais do cruzador Adamastor em Janeiro de 1917*”, onde referiu um caso em que os ditos oficiais estiveram envolvidos, o qual se deixou passar sem a devida atenção e tomada de medidas por parte do comando do cruzador. (Fonseca, 1919)

Nas palavras de Quirino da Fonseca, esta intriga lançada à imprensa pelos dois oficiais subalternos que no Rovuma estiveram sob a sua alçada, não passou de uma tentativa de camuflar os escândalos “repugnantíssimos” que estes praticaram a bordo do cruzador *Adamastor*. Não passava portanto de mais uma tentativa, que se viria a ver falhada, de denegrir o bom trabalho que tinha sido feito por parte do comando deste navio na dita campanha, apesar do desastroso desfecho que esta veio a ter. (Fonseca, 1919)

Assim, saía em notícia no jornal *A Imprensa* no dia de 3 de julho de 1919 que

“fora mandado abrir um inquérito sobre os acontecimentos produzidos a bordo do Cruzador “Adamastor”, durante as operações no Rovuma,

resolução tomada pelo Ministro, em presença de reclamações de vários officiaes da Armada, contra a forma como foi feita a distribuição da Cruz de Guerra.”,

notícia esta reforçada, pouco mais de um mês mais tarde, a 19 de agosto, por outra notícia do jornal *O Século*, que publicava o relato do segundo-tenente Maia Rebelo que se dizia

“disposto a apurar as responsabilidades de vários desastres que se deram em África e faltas que se cometeram, dos rudes golpes que o nosso prestígio sofreu a promover que sejam punidos os que pelos seus actos concorreram para a diminuição do prestígio das nossas armas, referindo-se também à falta de confiança na Justiça dos que nos dirigem.”. (Fonseca, 1919)

Face a estas notícias publicadas pela imprensa, Quirino da Fonseca espanta-se pela falta de vontade que os respetivos segundos-tenentes demonstram em apurar, igualmente, as inadmissíveis ações de indisciplina pela parte destes, onde tentaram inclusivamente “arrastar as praças a essa vergonha” (assunto este que explicarei mais adiante). Situação esta que, através do seu depoimento, o comandante Fonseca se recusaria a deixar impune. (Fonseca, 1919)

Em primeiro lugar, é importante frisar que as operações do Rovuma, realizadas em maio de 1916, e o caso de insubordinação e revolta dos officiaes, em janeiro de 1917, em nada estavam ligadas assim como refere o declarante quando nos diz no seu depoimento que não teria “havido n’esse intervalo de 7 meses, qualquer conflito disciplinar, a bordo d’aquela navio.” Segundo Quirino da Fonseca, apesar dessa falta de ligação entre os acontecimentos, esses referidos officiaes decidiram aproveitar o desfecho desastroso dessas operações como um mero pretexto para engrandecer as suas acusações. (Fonseca, 1919)

As acusações do tenente Rebelo constam todas num caderno ao qual é feita referência na declaração de Quirino da Fonseca a respeito deste incidente, no entanto, na minha pesquisa não consegui encontrar esse caderno pelo que terei que me suportar dessa mesma declaração de Quirino, em que cita passagens desse caderno, para analisar os dois versos da moeda.

O tenente Rebelo, começa por censurar a forma como o declarante desempenhou as funções enquanto imediato do *Adamastor*, dizendo que esta foi desleal para com os officiaes sobre a sua alçada e, mais grave ainda, para com o comandante do navio, o na altura capitão-de-fragata Freitas Ribeiro. Para se defender destas acusações, Quirino da Fonseca recorreu às palavras do próprio comandante do seu navio, palavras essas que claramente o enalteciam e, consequentemente, contradiziam as acusações de que era alvo por parte do segundo-tenente Rebelo. Passo a citar algumas das muitas citações do comandante Freitas Ribeiro que Quirino da Fonseca incluiu na sua declaração:

“Nenhum official seria mais cumpridor dos seus deveres, dedicado ao serviço, trabalhador e leal ao seu comandante. Pessoalmente sou-te grato



por mil deferências e pela lealdade inconcussa que sempre para que comigo mantiveste.” (Fonseca, 1920)

“Formo muita boa opinião d’este oficial. É disciplinador, dedicado ao serviço, inteligente, instruído e leal” (Fonseca, 1920)

“Dentre os officiaes, ninguém foi mais zeloso, assíduo, disciplinado e leal, do que o oficial imediato, procurando em tudo conciliar o rigor do serviço com a mais correcta benevolência.” (Fonseca, 1920)

Ora estas citações, por si só, invalidam completamente a acusação de falta de lealdade de que Quirino da Fonseca foi alvo. Melhor júri nesta acusação que o comandante do navio, ao qual a suposta falta de lealdade afetava, que como se pode verificar o nega, não considero que haja.

O tenente Rebelo prossegue as acusações, invocando um acontecimento que ocorreu pouco tempo após de Quirino da Fonseca iniciar a sua comissão enquanto imediato do navio. Passo a explicar: durante a viagem de Cabo Verde para S. Tomé, alguns dos oficiais abordaram o imediato do seu navio, mostrando-lhe um telegrama que, conforme era o objetivo desses oficiais, se deveria destinar ao Ministro das Colónias. Nesse telegrama era vertido um pedido, para que a guarnição do cruzador recebesse desde a saída de Lisboa, 50% dos seus vencimentos a mais, ou seja, considerando como se o navio já estivesse a prestar serviço na zona ultramarina. Como justificação para esse pedido e envio do respetivo telegrama, esses oficiais referiram que tal abono já tinha sido autorizado noutros navios, na mesma situação que o *Adamastor*. (Fonseca, 1919)

A resposta de Quirino da Fonseca face a esta sugestão, foi que tal decisão devia ter ficado definida logo à saída de Lisboa, não considerando portanto, dado que a viagem já tinha iniciado, que o envio desse telegrama fosse correto. Para além dessa razão, aliava-se ainda o facto da decisão de enviar, ou não, o telegrama, cabia ao comandante do navio, elemento de autoridade máxima na guarnição e a quem “cabia transmitir e guiar as pretenções do pessoal sob as suas ordens, conforme o seu próprio critério e responsabilidade”. (Fonseca, 1919)

A resposta do imediato, desagradando aos oficiais que a tinham proposto, teve desde logo resposta desses mesmos elemento dizendo, cito, “que não seria fácil conter o descontentamento e contrariedade das praças da guarnição, por não irem disfrutando aquele acréscimo nos seus vencimentos”. Prosseguiram, insistindo na perigosidade do descontentamento das praças, e demonstrando ainda estranheza no facto do imediato do navio não estar em concordância com a referida sugestão. (Fonseca, 1919)

Quirino, face à insistência dos oficiais, determinou que o telegrama fosse dado a conhecer ao comandante do navio que decidiria autorizar, ou não o seu envio. Freitas Ribeiro rejeitou a iniciativa do envio do telegrama por parte das oficiais tendo, após pensar melhor sobre o assunto, enviado um telegrama em seu nome, solicitando o conceder dos respetivos aumentos dos vencimentos. Dias mais tarde chegava a resposta, por parte do Ministro das Colónias, que concedia os respetivos aumentos. (Fonseca, 1919)

Contextualizada a situação, voltemos agora à acusação por parte do tenente Rebelo face a esta temática. Este oficial, contrariamente à explicação que Quirino da Fonseca nos apresenta, acusa o imediato de ter prometido aos oficiais que pediria ao comandante do navio que enviasse o telegrama acima mencionado. Reforçando o que Quirino nos conta, este não prometeu nada a esses oficiais, pelo contrário, exprimiu que não concordava com o envio desse telegrama e exortou para que expusessem a sua intenção ao comandante. (Fonseca, 1920)

Ainda na sequência deste acontecimento, aquando da chegada do navio a S. Tomé, deu-se conta de uma notícia publicada pelos jornais de Lisboa onde eram apresentadas supostas “intenções desordeiras da guarnição”. Esta notícia causou inquietação a Quirino da Fonseca (e certamente não só), que se questionava sobre quem é que poderia ter recorrido à imprensa para fazer divulgar tal notícia que este julgava não haver fundamento. Na sua declaração, concluiu que tal boato não tinha, certamente, surgido da parte do Ministro das Colónias, do comandante do navio e, obviamente, dele mesmo face à evidente posição sensível em a notícia os colocava. Não acreditava também que tal boato tivesse surgido dentre as praças da guarnição que “conservam uma decidida intuição de brio militar e nunca dariam curso ao seu próprio descrédito”, sobravam então, por exclusão de partes, os restantes oficiais. No entanto, nada na sua declaração indica a veracidade dessa suposição. (Fonseca, 1920)

Prossegue o tenente Rebelo com a sua terceira acusação, acusando novamente o seu imediato de se mostrar “muito amigo dos officiaes, especialmente depois das operações no Rovuma, procurando por todas as formas captar as suas simpatias.” (Fonseca, 1920)

Para responder a esta acusação, Quirino fá-lo citando as palavras do próprio acusador que, no mesmo documento correspondente à sua declaração dos acontecimentos, onde estão igualmente as suas acusações, diz que o imediato era

“menos cortez para com os officiaes; além d’isso, não os atendia nas suas justas reclamações, não se passando quasi um dia em que o declarante não desatendesse os officiaes; descompunha os officiaes em plena tolda, em frente da guarnição; em Dezembro de 1916, descompôz em altos brados no tombadilho, o comissário Covacich; insulta na tolda o tenente Conceição Rodrigues, chamando-lhe “vaidoso” e “balofó; aos guarda-marinhas, dizia tudo quanto queria” (Fonseca, 1920)

Ora a citação acima, por si só, contradiz a acusação que anteriormente se referiu sobre o imediato procurar a simpatia dos oficiais, não me parecendo ser tais maus modos que Quirino da Fonseca, nas palavras do tenente Rebelo, utilizou, a melhor maneira de captar a simpatia dos seus oficiais ou até mesmo de qualquer elemento da guarnição. Sobre esta acusação Quirino da Fonseca apresentou inúmeras outras contradições entre as acusações do tenente Rebelo e o que, supostamente, efetivamente se passou, utilizando citações de outras testemunhas para comprovar essas contradições.

Continuando a ler a declaração do comandante Quirino da Fonseca que, reitero, inclui as transcrições das palavras do segundo-tenente Rebelo, encontramos a seguinte acusação (que neste caso considero mais como um desagrado) que o respetivo oficial expressou. Queixava-se, portanto, de apesar de tudo, o comandante do navio continuar a confiar plenamente e, sem qualquer tipo de hesitação, no seu imediato o que, considero eu, é algo de normal e que de outra forma não deveria ser. (Fonseca, 1920)

Diz o tenente Rebelo:

“O comandante tinha a máxima consideração pelo oficial imediato, depositando n’ele toda a confiança e dava-lhe toda a força.” (Fonseca, 1920)

“Mesmo depois da revolta dos officiaes em 9 de janeiro de 1917, o comandante ainda pretendeu impor aos officiaes e à guarnição o declarante, como imediato.” (Fonseca, 1920)

“O comandante concordava com a obra do imediato, e punha-se abertamente ao seu lado.” (Fonseca, 1920)

Analisando as citações acima apresentadas, que representam apenas três exemplos de muitos outros que o referido oficial apresenta na sua acusação, essa acusação não se cinge apenas ao imediato mas alarga-se também ao comandante do navio que, na perspetiva do segundo-tenente Rebelo (que na altura que se deu a revolta, era guarda-marinha) não deveria ter depositado tanta confiança no seu imediato. (Fonseca, 1920)

O comandante Fonseca, aborda tais declarações com o certo tom de ironia dizendo que:

“Ora estes juízos do comandante do “Adamastor”, não podem ser tolerados pelo então aspirante ou guarda-marinha Rebelo, porque segundo seu critério, ele é que deve ser o juiz competente do procedimento do declarante, como oficial da Armada e imediato do “Adamastor”, e não o comandante d’este navio (...)” (Fonseca, 1920)

Ora muito dificilmente não se atribui razão à ironia de Quirino da Fonseca face a estas declarações. O mesmo, pouco mais adiante nas suas declarações, frisa ainda ainda que a confiança do comandante Freitas Ribeiro no mesmo, manteve-se inclusive após a saída de ambos do *Adamastor* dado que em abril de 1919, o comandante Ribeiro terá insistido com Quirino para ir colaborar com ele no Governo da Índia, cargo em que na altura se ocupava. (Fonseca, 1920)

Prosseguiam outras acusações, que vinham na mesma linha pensamento das anteriormente já apresentadas. Para além dessas e, em traços de opinião pessoal, umas das que considera mais grave e importante de frisar, foi a quinta acusação que o tenente Rebelo faz ao seu imediato, dizendo:

“Mais tarde, quando se desvendou todo o mistério, os officiaes vieram a saber pela boca do comandante, que o declarante lhe dizia que os

oficiais eram indisciplinados, que não eram corretos com ele à meza, que não eram cortezes, etc.

Na nossa frente, mostrava agradar-lhe a nossa companhia, mas na nossa retaguarda, dizia o que havia de peor ao comandante” (Fonseca, 1920)

Em primeiro lugar gostaria de explicar o porquê de considerar esta acusação das mais graves entre todas as que constam da declaração do tenente Rebelo. Esta acusação, a meu ver, sugeria ações intriguistas e de uma autêntica falta de camaradagem por parte do imediato que, dado o cargo que desempenhava, era completamente inadmissível dado que esse cargo representa o elo de ligação entre a guarnição (desde as praças aos oficiais) e o comandante.

No entanto e, como é óbvio, Quirino da Fonseca defendeu-se, dizendo que ao invés de ser ele a dizer “o que havia de peor ao comandante”, citando parte de acusação acima, era o comandante que “frequentemente me referia os seus descontentamentos a respeito dos oficiais”. (Fonseca, 1919)

Para complementar a sua defesa e, vincando uma vez mais a contradição presente nas acusações que contra si eram feitas, utilizou as palavras do próprio comandante do navio que em tempos lhe confessara que os oficiais do seu navio (com exceções) “eram os piores que tinha deparado na sua carreira militar”, salientando particularmente a falta de aprumo e brio militar com as suas fardas, chamando-os até de “porcos” e “indolentes”. (Fonseca, 1919)

Na sua declaração, Quirino da Fonseca prossegue com vários exemplos desta falta de aprumo, frisando:

Tão irritante desmazelo chegou ao ponto de, achando-se todos os oficiais presentes, o comandante lhes disse textualmente que, “alguns apareciam na tolda com uniforme branco, tão imundo, que pareciam carvoeiros”, observação que também lhe ouvira repetidas vezes e cujos fundamentos eu procurava coibir” (Fonseca, 1919)

A história de intrigas não se ficava por aqui. Por incrível que possa parecer, a dada altura, até pelo próprio comandante do navio Quirino da Fonseca foi alvo de ações intriguistas. A certa altura da sua declaração, Quirino profere a afirmação: “Vamos a contas, sob o aspecto de intriga e traição por parte de todos, comandante e oficiais (...)”, suportando essa afirmação com várias citações de conversas que ocorreram presencialmente entre esses oficiais e o comandante, retiradas das declarações desses oficiais, nomeadamente, do tenente Rebelo. Essa panóplia de citações tira quaisquer dúvidas das inúmeras tentativas, das quais os oficiais foram autores, de denegrir a imagem e depor Quirino da Fonseca do cargo de imediato. (Fonseca, 1920)

A dada altura da declaração, houve uma citação que me chamou particularmente à atenção, retirada do depoimento do tenente Rebelo, e que retrata resumidamente o que acabei de retratar:

“Navegando para o Porto Amélia, o comandante abre-se com os oficiais e diz-lhes que era o imediato que o tinha enganado; que dizia que os oficiais eram indisciplinados; que não eram cortezes com ele; que havia

um complot capitaneado pelos guarda marinhas Lopes, Salgueiro, etc.”  
(Fonseca, 1920)

Mas na declaração desse mesmo comandante diz que “Nunca o declarante (Quirino da Fonseca) pronunciou uma palavra contestando a justiça dos louvores por esse comandante dirigidos aos oficiais, ou incriminando estes por sua má conduta.”, isto aliado às transcrições elogiosas acima referenciadas, pelo mesmo comandante, sobre a lealdade e boa conduta militar do seu imediato. (Fonseca, 1920)

No dia 8 de janeiro de 1917, após flagrante delito de procedimento incorreto e falta de respeito para com Quirino da Fonseca, este fez deter no seu camarote o então guarda-marinha Prestes Salgueiro, tendo posteriormente comunicado ao comandante do navio tal ação com o intuito do mesmo, à luz do Regulamento Disciplinar da Armada, decidir a sua sentença. O comandante mandou aplicar o castigo de três dias de prisão (proibição de sair dos seus aposentos) disciplinar ao respetivo oficial. Para além dessa pena, “esse oficial devia ficar suspenso das suas funções de serviço, até receber guia para novo destino, visto que também tinha que ser transferido do navio”, à luz do mesmo Regulamento. (Fonseca, 1919)

A ação de ambos, o imediato e o comandante do navio, para com o respetivo oficial do cruzador, levou a que os restantes oficiais se tivessem revoltado na câmara do comandante no dia 9 de janeiro de 1917. Face a essa revolta e, usando como justificação o testemunho desses mesmo oficiais, nenhuma das penas aplicadas ao guarda-marinha salgueiro foram cumpridas tendo levado, assim, à desautorização de Quirino da Fonseca e à sobreposição do testemunho dos oficiais em relação ao do imediato. (Fonseca, 1919)

Quirino da Fonseca, na sua declaração dos acontecimentos, demonstra o seu óbvio descontentamento para com a decisão do comandante que, mesmo tendo sido informado das intenções de revolta dos seus oficiais que envolveriam até algumas das praças (assim como admitiu o tenente Maia Rebelo no dia 9 de Janeiro na câmara do comandante), para além das outras razões acima mencionadas (que por si só deveriam ser suficientes para agir disciplinarmente sobre os mesmos), decidiu desautorizar o seu imediato e, inclusive, mostrar falta de autoridade. (Fonseca, 1919)

Em traços de conclusão e, numa perspetiva informal face à minha posição, considero que os acontecimentos de janeiro de 1917 possam ter sido resolvidos de uma forma menos correta. Face às acusações de que os oficiais eram alvo e, vindo estas do superior direto deles, o imediato, superior esse que em tantas ocasiões o comandante do navio fez questão de elogiar com qualidades indubitáveis de lealdade e brio militar, e algumas acusações essas ainda às quais o comandante chegou a presenciar e concordar com o seu imediato, deveria ter feito aplicar medidas disciplinares proporcionais.

Não tendo estado presente e, baseando-me em declarações e transcrições de apenas alguns lados da história, é difícil concluir a completa veracidade, ou até mesmo tomar partidos, dos factos apresentados. No entanto as contradições das declarações, principalmente dos oficiais, estão em várias instâncias presentes

e, mesmo se se considerasse que estes estavam efetivamente a ser alvos de uma injustiça por parte do seu imediato e comandante, a revolta para com o comando nunca deveria ter passado por uma suposição, quanto mais pela realização da mesma.

Mais uma vez, reforço que se trata da minha opinião, opinião esta impessoal e longe de ser especializada e credível cingindo-me apenas à conclusão dos factos que tive oportunidade de ler.

## **1.3 Câmara Municipal de Lisboa**

### **1.3.1 Contributos de Quirino da Fonseca à cidade de Lisboa**

Quirino da Fonseca fez parte da Câmara Municipal de Lisboa, como Vogal do Pelouro de Engenharia e vereador da Comissão Administrativa do Município de Lisboa. Enquanto ocupante deste cargo dedicou-se a desenvolver diversos trabalhos de melhoria, maioritariamente estruturais, da cidade de Lisboa. No espólio doado pela sua família ao Arquivo Histórico da Marinha, é imenso o registo documental que este fez pela sua passagem neste cargo quer a nível de recortes de publicações/artigos de diversas revistas e jornais, quer a nível da catalogação de documentação oficial como correspondência, relatórios, etc.

Numa das muitas caixas que compõem o espólio e albergam a tal imensidão de documentação de Quirino da Fonseca, podemos encontrar um arquivo dos diversos “assuntos” da cidade de Lisboa em que o Vogal esteve envolvido que se encontra, inclusive, um índice numerado:

1. Bairro General Carmona;
2. Expropriações da Praça Brasil;
3. Expropriações Santa Marta;
4. Polícia Municipal;
5. Terrenos desocupados;
6. Quadros do Pessoal ao Serviço do Município;
7. Caixa de Socorros e Reformas;
8. Posturas;
9. Vendedoras ambulantes e Ocupação da Via Pública;
10. Mercados;
11. Matadouro;
12. Pavimentos levantados;
13. Museus;
14. Bibliotecas;

15. Oficinas *Geraes*;
16. Asilo 28 de Maio;
17. Terraço do Monte;
18. Limpeza e Regras (Higiene);
19. Transformação do lixo;
20. Prolongamento Avenida Valbom;
21. Praia de Pedrouços;
22. Cal e cerâmica;
23. Projetos sem execução.

Infelizmente, apesar da existência do índice, alguma da informação que o compõe, ou deveria, encontra-se em falta, falta essa que poderá ter resultado mesmo da perda dessa informação ao longo do tempo em que esteve armazenada antes de dar entrada no Arquivo Histórico da Marinha.

No entanto, da informação existente tentarei fazer uma descrição mais detalhada do envolvimento de Quirino da Fonseca, seguindo a ordem dos pontos do índice anteriormente mencionado:

- Bairro General Carmona:

- Estabelecimento de um bairro económico nos terrenos municipais entre a Rua de Carvalho Araújo e a Estrada de Sacavém (em 31 de março de 1927);
- Iniciação de negociações com os proprietários de várias parcelas de terreno confinantes com a Rua Carvalho Araújo, para a retificação da área (em 30 de agosto de 1928);
- Abertura de inscrições para a utilização das moradias (em 27 de dezembro de 1928).

- Expropriações da Praça Brasil:

- Demolição de prédios da Câmara para alargamento da Rua Gomes Freire (em 13 de janeiro de 1927);
- Expropriações para que os processos a elas referentes sejam patentes a todas as pessoas que queiram verificar a sua legalidade (em 28 de abril de 1927);
- Expropriações necessárias para a construção de um miradouro em Alto de Santo Amaro (em 6 de junho de 1928);
- Convite ao Dr. Amandio de Campos, fazendo-se acompanhar dos peritos que necessitar, para examinar, na Secretaria da Câmara, os processos de expropriações exigidas por interesse público (em 21 de fevereiro de 1929);

- Expropriação, por utilidade pública, dos estabelecimentos comerciais do prédio números 28 a 32 da Rua do Rato, necessários ao prolongamento da mesma Avenida (em 4 de novembro de 1930);
- Expropriação amigável a fazer a Manuel José Monteiro, da sua casa da Rua do Rato, 38 a 42, abrangida pelo prolongamento da referida Avenida (em 24 de dezembro de 1930).
- Polícia Municipal;
  - Obrigação do uso de braçadeira (em 14 de agosto de 1930);
  - Revisão da organização da polícia municipal (em 23 de julho de 1931);
- Terrenos desocupados:
  - Cobrança de 20% da importância da venda de terrenos desocupados para centros (no prazo de um ano) (em 4 de novembro de 1926);
  - Apresentação da relação dos terrenos vendidos pela Câmara de 1912 a 1925 e no primeiro semestre de 1926 (em 18 de novembro de 1926);
  - Elaboração da relação dos terrenos particulares, taxa a aplicar-lhes, elaboração de uma relação das edificações particulares e revisão das taxas de licença para construir (em 15 de julho de 1926);
  - Estabelecimento do preço-base da licitação para a venda em praça de três talhões situados nas Avenidas Antônio Augusto de Aguiar e Defensores de Chaves (em 30 de novembro de 1927);
  - Taxa a aplicar sobre os terrenos que destinados a edificações que se encontram desocupados (em 13 de dezembro de 1927);
  - Condições para a venda em praça de terrenos municipais (em 15 de dezembro de 1927);
- Quadros do Pessoal ao Serviço do Município:
  - Comissão de revisão uniformização de vencimentos e categorias dos funcionários (em 3 de março de 1927);
  - Supressão, enquanto a Comissão Administrativa não procedesse a uma nova organização dos quadros do seu pessoal, todos os lugares que deixassem desde aquela data ou de futuro viessem a deixar de ser exercidos por empregados falecidos, aposentados, demitidos, ou por qualquer outra forma afastados definitivamente do serviço (em 7 de março de 1929);
  - Relação por categorias, antiguidade e idade dos funcionários com os respectivos vencimentos (em 18 de agosto de 1927);
  - Estabelecimento no quadro dos operários calceteiros, além das categorias já existentes de 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classes, uma outra com a designação de “artistas calceteiros” (em 24 de outubro de 1929);



- Nomeação de uma comissão, sob a presidência do Sr. Vogal Filipe Caiola, composta pelos chefes das 3<sup>a</sup>, 6<sup>a</sup> e 9<sup>a</sup> Repartições, para proceder à revisão dos salários do pessoal jornaleiro (em 3 de abril de 1930);
- Fixação de novos salários do pessoal operário (em 11 de abril de 1931);
- Caixa de Socorros e Reformas:
  - Organização da Cooperativa de Consumo, num anexo das Oficinas e Armazéns Gerais do Município em Alcântara (em 27 de dezembro de 1928);
  - Alteração da Caixa de Socorros e Pensões dos Operários Municipais, elevando para 10.000\$ escudos, por mês, a importância do subsídio concedido pelo Cofre Municipal (em 7 de fevereiro de 1929);
  - Obrigatoriedade na inscrição de todo o pessoal jornaleiro, até à idade de 45 anos, na Caixa de Reformas e Pensões (em 23 de outubro de 1930);
  - Cobrança de 1\$00 escudo, aos associados da Caixa de Reformas e Pensões, por cada contribuinte que falecer em (23 de outubro de 1930);
- Mercados:
  - Mercado da Praça da Figueira (para que a companhia que o explora mande proceder à sua pintura e reparação em 7 de abril de 1927);
  - Mercado de Peixe em Santos (instalação de um porto de pesca em Santa Apolónia em 28 de abril de 1927);
  - Mercado da Praça da Figueira (Intimação para depositar na Tesouraria da Câmara 148.000\$ escudos para garantia das reparações a fazer em 15 de setembro de 1927).
- Matadouro:
  - Projeto de arruamentos através do Matadouro Municipal;
- Pavimentos levantados:
  - Criação da taxa de pavimentação (30 de dezembro de 1926);
  - Reparação dos pavimentos levantados pelas companhias que os tenham levantado (em 21 de abril de 1927);
  - Levantamento de pavimentos sem licença (em 19 de maio de 1927);
  - Cedência para logradouro público do Pátio do Toral (em 18 de julho de 1927);
  - Extinção gradual dos pavimentos de macadam, sem revestimento impermeável, dentro da área da cidade de Lisboa (em 22 de dezembro de 1927);
  - Levantamento e abertura de trincheiras por companhias concessionárias do Estado e da Câmara (em 29 de dezembro de 1927);

- Imposição de penalizações às entidades que deixassem ficar, nas vias públicas, abandonados por mais de 24 horas, materiais excedentes da reposição dos pavimentos (em 23 de fevereiro de 1928);
  - Suspensão da concessão de licenças para o areamento (em 26 de abril de 1928);
  - Alteração da avença a fazer pela companhia Carris, relativamente aos trabalhos de conservação (em 5 de julho de 1928);
  - Suspensão de todas as autorizações sobre levantamento de pavimentos (em 7 de fevereiro de 1929);
  - Relação das obras de calcetamento que se estavam a realizar (até à data), e elaboração da declaração dobre a reparação dos pavimentos da cidade (em 21 de fevereiro de 1929);
  - Unificação e revisão da doutrina das propostas aprovadas, relativas aos levantamentos para obras no sub-solo das artérias da cidade de Lisboa (em 21 de março de 1929);
  - Disposições destinadas a coibir as irregularidades nos levantamentos de pavimento (em 31 de outubro de 1929);
  - Notificação das várias companhias concessionárias da reposição de pavimentos a fazê-lo rapidamente (em 16 de janeiro de 1930);
  - Citação aos concessionários da construção de pavimentos em novos bairros a fazê-lo de basalto à portuguesa (em 6 de fevereiro de 1930);
  - Cumprimento rigoroso dos contratos celebrados anteriormente a 6 de fevereiro de 1930, acerca da construção de pavimentos de macadam (em 25 de setembro de 1930).
- Bibliotecas:
    - Supressão da biblioteca municipal estabelecida na Rua da Boa Vista, passando a sua livraria a ser instalada no edifício do futuro museu municipal do Palácio Galveias, e para que, em todas as bibliotecas municipais, fosse feita a seleção e transferência das obras apropriadas a constituírem uma biblioteca técnica do operário, que se viesse a instalar junto das Oficinas Gerais em Alcântara (em 11 de julho de 1929);
    - Organização, para consulta diurna e noturna, das bibliotecas públicas municipais (em 31 de dezembro de 1929);
    - Organização das bibliotecas municipais (em 31 de dezembro de 1930).

Assim como se pode verificar pela “incompleta” descrição mais detalhada do índice, é muita a informação que não estava presente, possivelmente, pelas más condições em que foi preservada ao longo dos anos. No entanto, dá perfeitamente para ter uma noção do papel ativo e preponderante que Quirino da Fonseca, em conjunto com

todos os elementos que com ele cooperaram na sua altura, na Câmara Municipal de Lisboa em prol do desenvolvimento da cidade de Lisboa.

#### 1.3.2 O incidente na Câmara Municipal de Lisboa

Enquanto Vogal do Pelouro de Engenharia das Oficinas Gerais de Alcântara (figuras 1.3 e 1.4), Quirino da Fonseca foi envolvido numa sindicância que teve origem num conflito originário no seio da vereação da Câmara Municipal de Lisboa. Para perceber e analisar o problema, convém percebermos a história do conflito.

As Oficinas Gerais da Câmara Municipal de Lisboa foram montadas com o intuito de munir o município com capacidades e condições de desempenhar os seus mais diversos trabalhos, sem a necessidade de depender de oficinas particulares e de fornecimentos exteriores. Foi, portanto, uma obra municipal de mérito por parte do comandante Quirino da Fonseca, que contou com o apoio de toda a vereação. As oficinas eram modelares, dispunham de armazéns essenciais considerados “*perfeitos*” de abastecimento e aparelhagem, e ofereciam emprego a quase meio milhar de operários. (Diário de Lisboa, 1932)

Quirino da Fonseca, representante da Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Lisboa, ocupava-se exclusivamente de funções técnicas das oficinas, dispondo as Oficinas Gerais de uma comissão própria administrativa da qual eram diretor e sub-diretor, respetivamente, Artur da Silva e Ribeiro dos Santos, oficiais engenheiros do Exército, respetivamente. No entanto, apesar dessa divisão, a ligação entre a direção dessas instalações com a Câmara corria sempre da melhor maneira. (Diário de Lisboa, 1932)



FIGURA 1.3: Vista geral das oficinas. Retirado de: Espólio Comandante Henrique Quirino da Fonseca.

A dada altura, Quirino da Fonseca reparou em irregularidades nas verbas de fornecimento, como a venda de cerca de 11 milhões de paralelepípedos a “*quarenta e tal*” centavos, preço esse que seria quase o dobro do qual o mesmo fornecedor teria cobrado para fornecer a mesma pedra para outras obras do Estado. Foi no decorrer da deteção desta e outras irregularidades pelo vereador e vogal do pelouro



FIGURA 1.4: Entrada e saída do pessoal, das oficinas e armazéns gerais. Retirado de: Espólio Comandante Henrique Quirino da Fonseca.

de engenharia, Quirino da Fonseca, que foi requerida pelo mesmo uma sindicância aos serviços e administração das Oficinas Gerais. (Diário de Lisboa, 1932)

No decorrer desta sindicância foram de imediato afastados o diretor e sub-diretor das oficinas e nomeado como sindicante o tenente-coronel Pestana Lopes. Quirino da Fonseca, que desde logo solicitou que o inquérito o atingisse, apesar de, assim como refere na sua declaração dos fatos após findada a sindicância:

“Na direcção do Pelouro de Engenharia, a meu cargo durante cêrca de 6 anos, ocupei-me da parte propriamente técnica, alheando-me sempre do expediente financeiro que entendia ser competência geral do Pelouro das Finanças, e por conseguinte, mantinha-me propositadamente estranho à administração financeira das Oficinas e Armazéns Gerais que eu organisara, cabendo essa administração aos Directores dessas instalações e respectivo Conselho Administrativo.” (Fonseca, 1932)

Ora do Diário de Lisboa de 13 de fevereiro de 1932, que publicou a notícia intitulada “*Quais foram as origens do conflito que se suscitou no seio da vereação*”, refere-se que no decorrer destes acontecimentos surgiu um conflito entre os dirigentes das oficinas, os capitães Artur Silva e Ribeiro dos Santos, e o comandante Quirino da Fonseca. Na sequência destes acontecimentos, o tenente-coronel Pestana Lopes sugeriu ao presidente da Comissão Administrativa, o general Vicente de Freitas, que era conveniente o cessar das funções de Quirino da Fonseca à frente do pelouro de engenharia, enquanto decorresse a sindicância. O sindicante, como fundamento da sua sugestão, baseava-se ainda numa conversa havida entre Quirino da Fonseca e um funcionário que deveria depor no processo de sindicância. (Diário de Lisboa, 1932)

Vicente de Freitas, face a sugestão do sindicante, escrevera então ao vogal do pelouro de engenharia convidando-o amigavelmente a apresentar o seu afastamento ou demissão, ou conforme a notícia, “*mostrando-lhe a conveniência de ele se afastar voluntariamente*”. Face à falta de poder da comissão administrativa em levar a

cabo a resolução deste assunto, foi dado a conhecer ao Ministro do Interior, tendo sido convocada uma sessão presencial à qual Quirino da Fonseca mostrou vontade de estar presente, a fim de pedir a demissão bem como a exoneração do seu cargo, enquanto decorria a sindicância, à semelhança do que teria acontecido com os diretor e sub-diretor, já mencionados. (Diário de Lisboa, 1932)

Foi nesta sessão, na quinta-feira de 12 de fevereiro de 1932, que a sindicância deixou de seguir o caminho amigável, ou digamos, neutro que até então se verificava, na sequência de uma notícia publicada pelo Diário de Notícias no dia 11 de fevereiro de 1932 intitulada de “*A sindicância às oficinas gerais da Câmara Municipal*” onde podia ler-se o seguinte:

“Em virtude de desinteligências suscitadas, há tempos, entre os srs. Artur da Silva e Ribeiro dos Santos, director e sub-director das oficinas gerais do Município, e o sr. Quirino da Fonseca, vereador do pelouro a que pertencem as referidas oficinas, aqueles funcionários solicitaram, como noticiámos, uma sindicância aos seus actos. Por indicação do presidente da comissão administrativa da Câmara Municipal, sr. general Vicente de Freitas, foi nomeado para proceder à sindicância o sr. tenente-coronel Pestana Lopes, o qual iniciou logo os seus trabalhos, substituindo temporariamente os funcionários sindicados pelos srs. Nunes Pereira e tenente Mário França. Os srs. Artur da Silva e Ribeiro dos Santos fizeram largos depoimentos sobre a acção do vogal da comissão administrativa sr. Quirino da Fonseca, o que levou o sr. tenente-coronel Pestana Lopes a, terminada a sindicância, considerá-la desfavorável ao sr. Quirino da Fonseca, o qual, provavelmente, abandonará o seu cargo.” (Diário de Notícias, 1932)

Sendo já conhecedor desta notícia, o vogal decidiu comparecer à mesma na sessão de dia 11 de fevereiro. Pedindo para fazer uso da palavra, disse Quirino da Fonseca, em tom claramente exaltado e não se limitando, certamente, a pedir a sua demissão e exoneração, disse:

“Cometeu-se contra mim um acto indigno; Eu um homem honrado que tem trabalhado pela cidade, que anda quiz nem quere, que tenho sofrido todos os odiosos, e agora me querem alijar e confundir com gente suja. Eu acuso! Eis tudo. E não consinto que desfaçam a minha acusação contra maus funcionários, provocando uma mentirosa notícia pública, que me afronta no que eu tenho de mais sagrado. Ao cabo da minha carreira de militar estava-me reservada esta afronta, que repudio inteiramente. Encobrir delapidações, não! A Comissão Administrativa da Camara só tem um caminho: demitir-se.” (A Voz, 1932)

Terminou a sua participação na sessão apresentando a moção que passo a citar:

“Desde que a Comissão Administrativa do Município de Lisboa inicio o seu mandato, em 5 de Julho de 1926, até hoje, toda a sua actividade se tem exercido com uniformidade de vistas e unanimidade de votos, o que se manterá em todas as circunstâncias, mesmo na atual conjuntura

, mas sucedendo terem-se feito divulgar entre a população da cidade graves suspeitas acêrca da gerencia da mesma comissão, incluindo o seu presidente, tenho a honra de propor que seja levantada imediatamente a sessão e que a Comissão Administrativa vá apresentar a sua demissão ao sr. ministro do Interior, requerendo-lhe uma sindicância aos seus actos, forma indispensável de aclaração de responsabilidades, sendo também requerida a imediata substituição do oficial que está procedendo à sindicancia dos actos da gerencia das Oficinas e Armazens Gerais do Município, visto que, tendo este oficial sido indicado pelo sr. presidente e sendo pessoa de sua intimidade, o vulgo há-de julgá-lo especialmente suspeito.” (Diário de Notícias, 1932)

Face ao incidente tumultuoso da sessão e, após a mesma, os membros da Comissão Administrativa, juntamente com o general Vicente de Freitas, reuniram-se em sessão particular tendo enviado seguidamente à imprensa a nota oficiosa abaixo citada:

“A Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Lisboa, reunida em seguida ao incidente dado na sessão ordinaria de ontem, resolveu: 1.<sup>o</sup> Não considerar a declaração enviada para a mesa pelo sr. comandante Quirino da Fonseca, não só porque esta está redigida em termos desrespeitosos, mas porque tendo o mesmo senhor sido, já há dias, convidado a afastar-se da direcção do seu pelouro, ao qual pertencem os serviços das Oficinas Gerais, que estão sendo sindicados, convite feito por proposta do sindicante, que assim julgava indispensável, o mesmo senhor vereador prometera comparecer na sessão apenas para apresentar o seu pedido de demissão. 2.<sup>o</sup> Aguardar, serenamente, os resultados dessa sindicância, para então tomar as resoluções que o relatório e conclusões do sindicante determinarem. 3.<sup>o</sup> Afirmar o propósito inabalável de continuar a gerir e administrar com isenção diligência e honestidade os serviços do Município e de moralizar aqueles dos serviços onde se reconheça que a sua intervenção decidida, nesse sentido, deve ser chamada, aplicando as sanções devidas para alcançar esse “desideratum”. 4.<sup>o</sup> Resolve, finalmente, repudiar quaisquer insinuações e suspeições contra ela dirigidas, solidarizando-se com o seu presidente em todas as atitudes que haja a tomar e manifestando-lhe o seu apreço e respeito necessários à manutenção do prestígio da autoridade que, a mais do que ninguém, cabe defender a classe militar.” (Diário de Notícias, 1932)

O certo é, que logo no dia 13 de fevereiro, saía a notícia em vários jornais, da demissão da Comissão administrativa do Município de Lisboa. Segundo o jornal *A voz* de 13 de fevereiro de 1932, o general Vicente de Freitas conferenciou demoradamente na tarde do dia 12 fevereiro com o ministro do interior, a quem pediu a demissão e exoneração da Comissão, bem como a abertura de um inquérito aos seus atos. No entanto, após reunido o Conselho de Ministros, foi fornecida à imprensa a nota oficiosa, que dizia:

“Tendo o Comissão Administrativa Municipal de Lisboa pedido a sua

exoneração e um inquérito aos seus actos, o ministro do Interior entendeu que não devia conceder-lhe exoneração, mas que, para prestígio da Justiça e salvaguarda da honorabilidade das pessoas que compõem aquela Comissão, ia ordenar o inquérito e nomear uma nova Comissão para gerir, interinamente, o Município enquanto o inquérito não terminasse.” (A Voz, 1932)

Saía ainda a notícia que, também no dia 12 de fevereiro, o comandante Quirino da Fonseca teria conferenciado com o sr. dr. António de Sousa Gomes, na altura chefe do gabinete do ministro do Interior, tendo ainda requerido, nessa mesma tarde, ao ministro da Marinha para ser submetido a Conselho de Guerra (figura 1.5) e apresentado queixa contra a “*parcialidade e inconfidência*” do tenente-coronel Pestana Lopes, que era ainda responsável pelo conduzir da sindicância. (A Voz, 1932)

No jornal *A voz* do mesmo dia, podia-se ler na sequência da notícia anterior, que o contra-almirante e vereador da Câmara de Lisboa, Sousa Dias, tomando conhecimento ao regressar a Lisboa da situação em que se encontrava o seu camarada Quirino da Fonseca, teria resolvido não voltar à Câmara e pedido a demissão do seu cargo, afirmando que “*os factos ocorridos já por ele tinham sido previstos*”. No dia 14 de fevereiro, era já conhecido e publicado pela imprensa lisboeta, o nome do novo presidente da Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Lisboa, o coronel Adriano Costa Macedo. (A Voz, 1932)

Posteriormente, em 28 de abril de 1932, era publicado em jornal a condenação do comandante Quirino da Fonseca em sessão, no dia anterior, no tribunal de Marinha e, Conselho de Guerra de Marinha, pelas expressões que tinha proferido contra o general Vicente de Freitas na sessão pública do dia 11 de fevereiro. Nessa sessão, o réu quando autorizado a usar da palavra para sua defesa, começou a ler um documento<sup>1</sup> elaborado pelo próprio em que se defendia negando completamente algumas das afirmações proferidas pelo general Vicente de Freitas na sua defesa. Essa intenção de negar tais afirmações, é perceptível logo no primeiro parágrafo do documento em que Quirino da Fonseca declara:

“Para se ajuizar dos factos porque sou incriminado, torna-se essencial conhecer os seus antecedentes, mas como realmente sucederam, e não como os refere o queixoso, ao indicar várias circunstâncias inteiramente diferentes das verdadeiras, como é notório e decerto se comprovará.”  
(Fonseca, 1932)

A leitura da sua declaração foi interrompida pelo juiz auditor, advertindo o réu para o facto dessa mesma leitura não ser permitida à luz da lei dado que os factos não admitiam prova e, portanto, Quirino da Fonseca teria que efetuar a sua defesa sem recorrer aos seus apontamentos. A explicação dos factos foi longa, explicação em que o réu reforçou que nunca tinha sido da sua preocupação os assuntos financeiros do pelouro, mas única e exclusivamente as questões técnicas, ou seja, que nunca interveio em questões de dinheiro. Quanto à defesa do qual era, mais concretamente,

---

<sup>1</sup>Documento que foi intitulado de “*História do Incidente da Câmara Municipal de Lisboa em 11 de Fevereiro de 1932*”.

julgado, declarou: “Estou sendo julgado por quatro palavras que proferi. Pedi justiça, deram-me humilhação e afronta. A minha situação era insustentável. Tive de desafrontar-me e desafrontei-me.” (Recorte de Jornal Desconhecido, 1932)

A defesa de Quirino da Fonseca durou exatamente uma hora. Após terem sido ouvidas, posteriormente, as testemunhas de defesa e acusação, bem como o general Vicente de Freitas (que manteve cada palavra da acusação), era hora do Tribunal proferir a sentença. Às 19 horas e 15 minutos, o Conselho de Guerra condenou o comandante Quirino da Fonseca com três dias de prisão correccional e com pena suspensa de dois anos. Se o réu, durante esse tempo, cometesse alguma infração, cumpriria a pena em prisão militar. Quirino da Fonseca não tardou em recorrer da sentença, dizendo que não tinha ficado provado injúria das suas expressões para com o General Vicente de Freitas, no uso da palavra, quando lhe concedida, em sessão de 11 fevereiro de 1932. Recorre ainda frisando que, dado que fazia parte de uma corporação administrativa, se se viesse a provar que tinha perturbado a ordem das respectivas sessões não estaria, mesmo assim, a incorrer de uma infração sancionável pelo Código Penal (aplicado a pessoas estranhas à corporação), altura em que Quirino da Fonseca era o seu diretor. ficando sim sob a alçada das autoridades que superintendiam o funcionamento dessas mesmas corporações. Desistiu mais tarde de recorrer da sentença. (Recorte de Jornal Desconhecido, 1932)



FIGURA 1.5: Comandante Quirino da Fonseca em Conselho de Guerra de Marinha. Retirada de: Espólio Comandante Henrique Quirino da Fonseca.

## 1.4 Museu de Marinha

A intenção de criar um espaço dedicado a relembrar e perpetuar a história e as tradições da Marinha, remonta a um período mais antigo àquele que se estabeleceu como a data oficial para a criação do Museu de Marinha e, consequentemente, ao período a que Quirino da Fonseca a ele se dedicou. Foi em 2 de abril de 1836 que



foi criada a portaria que ditava o nascimento do Museu de Marinha, no entanto, a sua execução não chegou a ter início.

Foi, por decreto de 22 de julho de 1863 e por iniciativa do monarca D. Luís<sup>2</sup>, que foi oficialmente criado o Museu de Marinha, cujas instalações ficaram anexadas à Escola Naval. A criação desse museu destinava-se ao arquivo de relíquias que representassem a memória do passado e que proporcionassem uma oportunidade didática para o futuro. O espólio inicial deste museu era composto pelos modelos dos navios do Palácio da Ajuda doados por D. Maria II à Academia Real dos Guardas-marinhas.

Após a criação do museu, passaram-se cerca de 50 anos sem que se renovasse a iniciativa desse projeto sendo que, só a 16 de dezembro de 1909, surgia um decreto que visava a construção de um edifício que serviria como Museu Nacional de Marinha que, apesar de ter sido criada a verba necessária, nunca se chegou a concretizar. O museu continuou então a situar-se na Escola Naval até 18 de abril de 1916, altura em que ocorreu o famoso incêndio na Sala do Risco que consumiu a maior parte do museu e, consequentemente, grande parte do espólio.

Foi após esse fenómeno incontável e imprevisível, que se começou a dar início ao projeto com o qual há já muito tempo se sonhava. Começou-se finalmente a dar início à construção, ou melhor, ao prolongamento de um edifício que reunia as condições que faziam jus à finalidade a que se destinava. Situava-se portanto à beira do rio Tejo, na antiga praia do Restelo, de onde tantas vezes partiram os nossos navios e seus ilustres navegadores em busca de novos horizontes e possuía uma deslumbrante e majestosa arquitetura, majestosidade essa tão merecedora de uma instituição cultural destinada a preservar a memória da nossa história marítima.

Como diz Henrique Lopes de Mendonça, em representação dirigida ao Governo pela Associação dos Arqueólogos, publicada em 13 de maio de 1930:

“Com a criação deste Museu, sobretudo nas admiráveis condições que proporciona o soberbo anexo dos Jerónimos, Portugal deixará de ser uma exceção, quasi vergonhosa, entre as nações marítimas, as quais, com um passado histórico que não sobreleva ao nosso, fazem justa gala, em instituições semelhantes, das suas glórias navais.” (Mendonça, 1930)

Era, para além de um “simples edifício”, uma conquista de um propósito maior e um afirmar de que era efetivamente dada importância àquilo que era a nossa magnífica história marítima. Era o realizar de um esforço que já à tanto tempo se queria ver realizado, da criação de uma instituição capaz de apresentar, não só a nós portugueses, mas também aos estrangeiros “os documentos da nossa atividade marítima, não sómente em explorações e conquistas, mas também nos diversos ramos da ciência adstritos à navegação”. Henrique Lopes de Mendonça enaltecia novamente este marco, afirmando com toda a vaidade:

---

<sup>2</sup>Rei D. Luís I, apelidado de “o Popular”, rei de Portugal e Algarves de 1861 até 1889, data de sua morte.

“Desde o sumptuoso monumento contíguo, que passará a fazer parte integrante do Museu, até aos objectos que foram pertença de Carvalho Araújo e de Sacadura Cabral, patentearemos aos olhos dos curiosos as memórias palpáveis dos nossos grandes feitos e as relíquias dos nossos grandes mareantes e dos nossos sábios abalisados.” (Mendonça, 1930)

Termina, transmitindo a crença que tinha que os poderes públicos, principalmente o Ministério da Marinha, fariam tudo o que estivesse ao seu alcance para ver tal feito nacional concretizado, pedindo inclusive ao Ministro da Marinha (suponho eu, ao dizer “V. Ex.<sup>ª</sup>”) a promulgação do diploma que promulgassem com efeito imediato as bases desse pedido. (Mendonça, 1930)

Entretanto e, enquanto se aguardava a passagem do museu para o tão esperado edifício, a Escola Naval passou a funcionar nas instalações do Alfeite, em 1936, tendo-se separado o museu desta instituição e mantendo-se na Sala do Risco. O diretor do museu e, em simultâneo, da Biblioteca de Marinha era o biografado capitão-de-mar-e-guerra Henrique Quirino da Fonseca. A essa altura, parte da coleção que se encontrava ao cargo do mesmo e do Museu de Marinha, tendo em conta a documentação que se encontra presente no seu espólio e que tem a sua assinatura, consta do Anexo 1.

Apesar dos esforços da Academia das Ciências e dos seus ilustres intervenientes, só a 15 de agosto de 1962 é que foram inauguradas as novas instalações do Museu de Marinha no Mosteiro dos Jerónimos, conforme consta no *website* da Comissão Cultural de Marinha, sobre a história do respetivo museu.

# Capítulo 2

## A obra de Quirino da Fonseca

### 2.1 Traços gerais

Henrique Quirino da Fonseca era um apaixonado pela história, tendo sido nesta área que desenvolveu a maior parte dos seus estudos acompanhados pela realização de diversos trabalhos. Quirino da Fonseca iniciou esses trabalhos no ano de 1915, nas páginas dos *Anais do Clube Militar Naval* com a obra “Memórias de arqueologia marítima portuguesa” (uma das áreas prediletas de Fonseca, a arqueologia) onde abordava e explicava o significado de diversos termos relativos a assuntos navais encontrados em documentos históricos. (Matos & Santos, 2008)

Após se iniciar com a obra acima mencionada, em 1915, foi posteriormente autor de diversas obras como “*A arte de navegar: cartografia e cartógrafos portugueses*” (1931), “*A caravela portuguesa e a prioridade técnica das navegações henriquinas*” (1934) e a “*A arquitetura naval no tempo dos descobrimentos*” (meados de 1940), entre outros. (Matos & Santos, 2008)

Em 1935, já enquanto colaborador do *Arquivo Histórico da Marinha*, explorou diversos temas históricos através do relato “*Viagens Maravilhosas de Aventuroiros Portugueses de Tempos Idos*” e da novela “Luís de Camões o “Trinca-Fortes””. (Matos & Santos, 2008)

Através da consulta do espólio doado pela família de Quirino da Fonseca ao Arquivo Histórico da Marinha, encontramos também diversas de autoria do mesmo nas mais diversas áreas, como a literatura portuguesa, como é o exemplo da obra “*Memorial dos adjetivos da língua portuguesa: Agrupados por analogias com um índice remissivo e um proêmio sobre o valor da adjetivação na arte da prosa*”, onde, logo na primeira página do proêmio é legível nas suas palavras a sua paixão pela literatura e arte de escrever como passo a citar:

“Verter nos moldes das palavras as idéas em ebulição, dando existência e corpo ao que seja tão sómente espiritual e íntimo; cromatizar imagens vívidas de realidade com o só material tóscio de uns sinais gráficos; evocar paixões, sentimentos, desejos, numa representação fremente e própria; quasi efectivar pela imaginação, deleites ou horrores nitentes, encantos ou ascos verosímeis; surpreender a natureza, inquerir a verdade (...) eis

a nobre função do ofício literário, o ofício inteligente e destro por excelência.” (Fonseca, 1916)

Quirino da Fonseca foi, em suma, para além de um distinto oficial da Marinha de Guerra portuguesa, um peão importante na área da história naval portuguesa, mais concretamente da arqueologia e arquitetura naval dos descobrimentos e das façanhas dos navegadores portugueses da época dos descobrimentos. Para suportar esta ligação de Quirino da Fonseca às áreas da história e das ciências, é importante frisar que foi sócio da Academia das Ciências de Lisboa. (Matos & Santos, 2008)

## 2.2 História e arqueologia naval

A história e arqueologia naval foram das áreas de maior incidência sobre a qual Henrique Quirino da Fonseca debruçou o seu estudo, tendo inclusive publicado a primeira grande monografia sobre um tipo de navio específico, mais concretamente a caravela latina em 1934, intitulada de “*A Caravela Portuguesa e a Prioridade Técnica das Navegações Henriquinas*”. (Domingues, 2003)

Nesta monografia, Quirino da Fonseca trata, principalmente, aspetos relativos à particularidade da navegação à vela das embarcações de pano latino e aos aspetos técnicos da sua construção e arquitetura, abordando ainda assuntos como as suas tripulações e a sua artilharia. (Domingues, 2003)

No entanto, a sua monografia, apesar da mais mediática ou conhecida, não foi, de longe a única obra de sua autoria que merece atenção nas temáticas e história e arqueologia naval que representam, sem quaisquer dúvidas, o grosso do seu estudo.

### 2.2.1 Memórias e Conferências sobre História e Arqueologia

Um bom exemplo é a sua obra intitulada “*Memórias e Conferências sobre História e Arqueologia*” da Academia das Ciências de Lisboa e Associação de Arqueólogos Portugueses de 1930, onde é feito um apanhado de várias conferências elaboradas por Quirino da Fonseca enquanto sócio dessa associação.

Numa das conferências, intitulada “*O Brasão da cidade de Lisboa*”, Quirino conta-nos a história do brasão da cidade de Lisboa desde a idade média até à (sua) atualidade, a qual termina propondo, um novo brasão para o seu município:

“Que as armas da cidade de Lisboa sejam: Em campo de prata uma bireme romana, de preto, sobre mar de prata e azul, tendo à prôa um côrvo, encimando o escudo circular a corôa mural e em volta a legenda “Sobre todas excelente e maior”. Rodeando o escudo, o colar da Torre e Espada.” (Fonseca, 1930)

Acrescentando também uma proposta para o Estandarte Municipal, que cito:

“Que o Estandarte Municipal seja de seda branca e preta, gironada, com o escudo oficial da cidade bordado ao centro, tendo em volta a divisa,

das mesmas côres, com iguais emblemas, podendo os particulares usar esta bandeira sem o escudo e seus acessórios.” (Fonseca, 1930)

Prossegue a obra com uma conferência pronunciada na Associação dos Arqueólogos Portugueses em 22 de junho de 1929 na sessão de homenagem a Henrique Lopes de Mendonça. Nesta conferência são notáveis, ao longo de toda ela, os inúmeros elogios que Quirino da Fonseca tece ao mesmo e com uma grande proximidade, como se percebe logo na segunda página desta conferência na passagem:

“(…) êle me desculpará por certo, a sem-cerimónia do tratamento com que o invoco, do tratamento que, aliás, todos lhe dâmos como nosso que é, nosso íntimo, pelo menos espiritualmente, escritor primoroso, Mestre venerado, amigo bondosíssimo, ainda para com os humildes que só podem admirar seus méritos preexcelentes.” (Fonseca, 1930)

Elogios semelhantes ao anterior não faltam nas diversas áreas sobre a qual Quirino da Fonseca exalta o trabalho e contributo de Henrique Lopes de Mendonça, principalmente nas áreas da literatura portuguesa, mais concretamente a poesia referindo que “os verdadeiros poetas são desde o berço, almas destinadas ao ritmo, aos êxtasis melódicos, à côr deslumbrante das imagens, aos arroubos da imaginação creadora” completando e elogiando, mais uma vez, a figura principal dessa conferência dizendo que “É o caso de Lopes de Mendonça que nasceu poeta” e que ele sim “Muito bem sabe, que faz versos, magníficos versos, que sempre os fez e fará, mesmo quando escreve a sua prosa orquestral e académica”. (Fonseca, 1930)

Após a exaltação da poesia de Mendonça, Quirino passa imediatamente a versar os importantes contributos do mesmo para o conhecimento e, até mesmo, para a evolução da arquitetura naval. Evolução, pois a temática da arquitetura naval na época (há pouco mais de um século, na verdade) representava um terreno ainda deveras desconhecido que fazia contrariar as opiniões dos seus estudiosos, e sobre a qual a documentação existente não era abundante, assim como refere Quirino da Fonseca ao dizer que:

“ainda que o navio – estudado nos seus estranhos factores, nos seus componentes e nas transformações construtivas que experimenta – seja um auxiliar fecundo para interpretar a evolução histórica de um povo navegador, abala-se todavia o seu préstimo com a existência fugaz que lhe é própria; a documentação que nos faculta, é assim bem transitória, mimosamente rara. Por isso a arqueologia naval se mostra o mais ingrato e esquivo de todos os cultos do passado”. (Fonseca, 1930)

Quirino da Fonseca, ainda nesta conferência, aponta o século XIX como a altura em que a arqueologia naval se pode considerar criada, utilizando como marcos as obras “*History of Marine Architecture*” de John Charnock, e em França, com a publicação das “*Memórias de Jal*”, publicadas em 1840, e mais tarde com o “*Glossário Náutico*”. Quanto aos conhecimentos anteriores ao século XIX sobre arqueologia naval, Quirino refere-se como “leves tentativas durante os séculos XVII e XVIII, por parte de raros investigadores”. (Fonseca, 1930)

Para Quirino da Fonseca, todavia, com presumível tristeza e até vergonha, que nós “pátria de navegadores” e repletos de história e feitos inigualáveis por outros, não possuíssimos um livro onde, nas palavras dele, “se estabelecesse formalmente a sua (nossa) história marítima, sem um museu evocativo das suas tradições no uso do mar, sem uma nobre representação do seu passado como (país) navegador”. Prossegue na sua prosa, referindo-se a Mendonça, então, como o primeiro autor português a publicar estudos sobre as caravelas portuguesas, inspirando então outros estudiosos a incidirem o seu foco na temática da arqueologia naval portuguesa. (Fonseca, 1930)

Prosseguindo na sua obra, a seguinte conferência teve como alvo de homenagem outra grande figura portuguesa, Afonso de Albuquerque, a qual intitulou “*A obra colonial de Afonso de Albuquerque e a prioridade dos portugueses no exercício da Colonização Científica*”. Infelizmente esta obra que compõe o espólio não se encontra completa, e esta conferência está disponível apenas para leitura o seu primeiro capítulo de título “*O Homem: Preliminares biográficos, 1453 – 1503*” onde, como o título indica, Quirino nos apresenta uma breve biografia de Afonso de Albuquerque. (Fonseca, 1930)

Apresenta-nos de seguida uma conferência que, à semelhança da de Afonso de Albuquerque, se encontra incompleta não estando presente o início da mesma e respetivo título, pelo que não a irei abordar no contexto desta obra, mas a qual citarei no decorrer da dissertação ao abordar a temática das caravelas latinas (temática a que esta conferência diz respeito). (Fonseca, 1930)

Como seguinte temática abordada nas conferências e que compõe esta obra, pelo menos do que está disponível a consultar na mesma que compõe o espólio, intitulada “*A Torre de Belem, baluarte de artilharia: Planeado por D. João II*”. Fazendo uma breve descrição do ponto de vista artístico e, inclusive, belo da Torre de Belém, Quirino da Fonseca esclarece que “só julgarei (julgará) tal arquitetura sob o ponto de vista da arte militar quinhentista, o que passo a fazer nuns leves apontamentos”. (Fonseca, 1930)

Segundo Quirino da Fonseca, à semelhança de como D. João II fez com o armamento das caravelas, ou seja, na aplicação de armamento pesado nestas, assim tentou fazê-lo recorrendo a fortificações terrestres à beira-mar, munidas igualmente de armamento pesado. Para tal, D. João II recorreu ao desenhista e cronista Garcia de Rezende para que planeasse e desenhasse um baluarte para ser erguido no Restelo. Infelizmente, antes de ver edificado o seu desejo e plano, D. João II faleceu, tendo sido a Torre de Belém edificada apenas no reinado seguinte o de D. Manuel, assim como explica Garcia Rezende citado por Quirino da Fonseca na sua obra, e que agora cito:

“E tinha (D. João II) ordenado de fazer uma forte fortaleza onde ora está a formosa Torre de Belem, que El-Rei D. Manuel que santa glória haja, mandou fazer para que a fortaleza de uma parte e a Torre (de Caparica) da outra, tolhessem a entrada do rio. A qual fortaleza eu por seu mandado desenhei e com ele ordenei a sua vontade. E porque el-rei logo faleceu, não houve tempo para se fazer.” (Fonseca, 1930)

Assim, Quirino da Fonseca, considera (assim como supõe que fosse a consideração de D. João II) que a Torre de Belém, sob o ponto de vista militar, “um baluarte de artilharia e para o seu exclusivo emprego foi construída”. (Fonseca, 1930)

Segue a já extensa obra de Quirino da Fonseca, com a “*Saudação a Mr. Pierre de Cénival por ocasião da sua conferência na Associação dos Arqueólogos Portugueses sobre a Igreja de Safim*” que, como o título indica, se trata de um agradecimento a Pierre de Cénival por ter traduzido com, e passo a citar, “sapiente rigor e literária elegância, o que dizem, o que segredam, o que entôam patrioticamente, para ainda serem ouvidas por nós, essas velhas cantarias da velhíssima Igreja de Safim”. (Fonseca, 1930)

Termina assim a sua obra (julgando pelo exemplar disponível no espólio), com a comunicação feita em sessão de 12 fevereiro de 1931, da 2<sup>a</sup> Classe da Academia das *Sciências* de Lisboa, intitulada “*Nomes próprios de navios portugueses: Subsídios de panteonímia*”. Nesta comunicação, Quirino explica a origem (maioritariamente religiosa) dos nomes com os quais foram apelidados os navios portugueses ao longo dos anos. (Fonseca, 1930)

Com esta obra de Quirino da Fonseca, que se trata resumidamente de um apanhado de conferências e comunicações das quais foi autor enquanto membro sócio da Academia das *Sciências* de Lisboa e Associação dos Arqueólogos Portugueses, conseguimos ter uma bela noção do contributo deste estudioso da nossa história e arqueologia naval, tanto para as temáticas sobre as quais se debruçou, como para a respetiva academia e associação.

### 2.2.2 As caravelas latinas e Gago Coutinho

Um dos principais temas, ou pelo menos um dos mais mediáticos, sobre o qual Quirino da Fonseca debruçou o seu estudo e esforço na área da navegação portuguesa e dos descobrimentos, foi a origem das caravelas latinas e a navegação praticada pelas mesmas. Esta temática forçou vários debates, inclusive na imprensa, com o seu camarada e amigo de longa data, almirante Gago Coutinho.

Recorrendo novamente à obra “*Memórias e Conferências sobre História Arqueologia*” de Quirino da Fonseca, este explica-nos de onde julga ter surgido o termo “vela latina” e o porquê de tal designação a essas velas terem sido dadas. Começa, então, por fazer a distinção entre o aparelho redondo, aparelho esse que considera ser o mais antigo e primitivo da navegação à vela. O termo “redondo”, contrariamente ao que se possa de forma leiga pensar, não era devido à forma geométrica das velas em si (estas que eram quadrangulares), mas sim à forma de operar o aparelho que sobre elas atuava. Segundo Quirino da Fonseca, as velas pendiam de uma verga, que era fixada horizontalmente no mastro, e eram orientadas recorrendo a cabos que se denominavam de “braços”. Por forma a aproveitar melhor o vento, era realizada a operação de girar a verga em torno do mastro, segundo arcos de círculo, ou “em redondo”, operação essa que deu o nome ao pano que ainda hoje denominamos de “pano redondo”. (Fonseca, 1930)

Este tipo de navegação e operação do velame era deveras primitivo, dado que o navio só poderia aproveitar a seu favor o vento que soprasse desde os quadrantes da popa até pouco avante do través, ou seja, não era possível “caminhar para onde soprasse o vento”. Este obstáculo natural à navegação foi superado com o surgimento e utilização do aparelho a que se chamou de “latino”, terminologia esta que gerou discordância e debate entre Quirino da Fonseca e Gago Coutinho. (Fonseca, 1930)

Segundo Quirino da Fonseca, a verga do velame latino tinha cerca do dobro do comprimento e não era fixa à proa do mastro e da respetiva enxárcia, como sucedia com o pano redondo. Já Gago Coutinho, dizia que “as velas das caravelas andavam sempre pelo lado de fóra, isto é, pelo lado de sotavento dos mastros e das suas enxárcias, e neste detalhe, são como um pano redondo”. Quirino discordava plenamente dessa afirmação, dizendo que face às grandes dimensões deste tipo de vela, caso esta, em condições normais, estivesse sempre orientada pela proa ou por sotavento do mastro e da enxárcia como defendia Gago Coutinho, tornar-se-ia altamente perigoso e inconveniente caso ocorresse um salto de vento a proa ou se necessitasse de abafar a vela com celeridade. (Fonseca, 1930)

Para suportar as suas afirmações, na sua conferência “*Sobre história e arqueologia naval*” que consta da obra acima referida, Quirino cita uma passagem que D. Jerónimo Osório escreveu sobre as caravelas latinas, na sua obra intitulada “*Vida e Feitos de El-Rei D. Manuel*”, que diz:

“(…) Não tem cêstos de gávea, nem as vêrgas fazem ângulos rectos com os mastros, mas pendem oblíquas duma alça que as segura por baixo da cabeça do mastro, e a base da vela que é triangular roça quási pelas amuradas. (...) De vasos desta feição, se servem na guerra marítima os Portugueses, pelo muito ligeiros que êles são, sendo-lhe muito maneiro apontar à proa o couto destas vêrgas, e ainda a meio costado do navio, passá-las da esquerda para a direita, ou desta para a esquerda, num átomo de tempo, segundo lhes faz feição. (...) Todo o vento lhes faz geito, de modo que, com o vento de ilharga, bolinam em direitura, como se fôram arrazados em pôpa, e para ir o mesmo navio em senso contrário, não tem mais do que mudar o velame, o que mui prestes se faz.” (Fonseca, 1930)

Apesar dos esforços de Quirino da Fonseca recorrendo, inclusivé, a outros ilustres autores como o padre Fernando de Oliveira, tais factos pareciam não convencer o também ilustre almirante Gago Coutinho, que insistia sobre a utilização de pano redondo nessas mesmas caravelas recorrendo, igualmente, a Jerónimo Osório para suportar as suas crenças: “Jerónimo Osório, que escreveu em 1571, afirma que as *caravélas de Portugal*, eram os melhores navios que andavam sôbre o mar. E as melhores caravélas, eram as de redondo à proa.”, dizia. (Fonseca, 1930)

Gago Coutinho afirmava ainda que “as velas das caravelas, quer redondas, quer latinas, andavam sempre por fóra dos mastros e das enxárcias, embolsadas em balão”. Quirino da Fonseca, por outro lado, contraria esta afirmação, recorrendo à obra do autor castelhano, João de Escalante de Mendonza, escrita em 1575 e intitulada de “*Itinerário de la Navegacion de los Mares y Tierras*”. Da análise de



Quirino dessa obra, este retira alguns pontos que fundamentam o seu ponto de vista contrariando, conseqüentemente, o de Gago Coutinho. Em primeiro lugar, que as caravelas eram consideradas, geralmente, navios latinos (isto em pleno século XVI, altura da escrita da obra acima referida), e ainda que essas mesmas caravelas “viravam de bordo, passando o carro da vêrga junto ao pé do mastro e por detraz da enxárcia, como é fundamental e característico da arte latina”. (Fonseca, 1930)

Esta “desavença” de ideias entre Quirino da Fonseca e o almirante Gago Coutinho saía em notícia, a 16 de março de 1933, publicada pelo “*Diário de Lisboa*” e com o vistoso título: “A navegação dos portugueses: Gago Coutinho afirma-nos que a tese da navegação costeira das caravelas, tal foi como apresentada ontem pelo comandante Quirino da Fonseca, é tecnicamente errada”. Pela consulta do recorte desta notícia, como era prática comum de Quirino da Fonseca e, recorte esse que se encontra no seu espólio doado ao Arquivo Central de Marinha, é-nos possível compreender de uma forma simples, mas detalhada o suficiente, quais os pontos fundamentais desta discórdia. Analisarei de seguida a respetiva notícia que evidencia e consolida a divergência de ideias entre os dois historiadores.

Quirino, pronunciara-se no dia 15 de março de 1933 no Instituto dos Altos Estudos da Academia das Ciências, afirmando que as caravelas do Infante D. Henrique, quando a navegar na costa africana, só efetuavam navegação costeira, recorrendo ao bordear em ziguezague e contra o vento, navegação essa que o seu pano latino lhes permitia. Seguia na sua apresentação, comparando as velas das caravelas henriquinas, com as dos caíques que se utilizavam na atualidade (por atualidade se entenda 1933), ou seja, afirmando que as respetivas velas eram planas, içadas entre o mastro e as enxárcias laterais pois, só assim seria possível praticarem o tipo de navegação que defendia.

Gago Coutinho, segundo a respetiva notícia, começa por não deixar dúvidas do quão em discordância estava com o seu camarada e amigo face ao tipo de navegação praticada, dizendo:

“(...) o sr. Quirino da Fonseca, teve a audácia de afirmar que as caravelas do Infante D. Henrique, à sua volta de África, só faziam navegação costeira, bordejando em zig-zague, contra o vento. (...) A recta “a ganhar contra o vento” seria impraticável. Os caravelistas, como sabiam servir-se do “astrolábio”, não receavam ir ao largo, a contornar os ventos do Norte.” (Diário de Lisboa, 1933)

Continuando com a sua contradição à hipótese apresentada por Quirino da Fonseca, mais concretamente em relação à disposição do aparelho latino das respetivas caravelas, Gago Coutinho diz:

“(...) o sr. Quirino da Fonseca pretende que as velas das caravelas eram como as que são usadas hoje pelos caíques. (...) Ora é este outro erro grave. (...) as velas das caravelas, exactamente como as que figuram nas moedas de agora, andavam por fora de todo o cordame. As velas assim içadas podiam “embolsar”, de modo que o barco, apesar de alteroso, se inclinava pouco, e as velas já podiam ser maiores. (...) Os náuticos

das caravelas tinham, pois, que ser mais hábeis que os dos caíques (...). Acontecia também que, quando se “virava de bordo”, isto é, quando mudava o bordo do navio donde soprava o vento, era necessário “cambar” as velas, manobra a que se referem Osório e os autores doutros livros antigos (...). Ora é sabido que os caíques não “cambam” as velas.” (Diário de Lisboa, 1933)

Gago Coutinho acreditava, assim, que Infante D. Henrique, face à impossibilidade de rumar tanto para o vento e face às correntes características da costa africana, aliadas aos ventos alíseos de nordeste, terá tido a necessidade de criar e recorrer à navegação de alto mar. Recorrendo à navegação ao largo, indo experimentando os ventos que se faziam sentir, ajustando a sua navegação (astronómica) e contornando, consequentemente esses alíseos, conseguiu abrir “as portas do mar Tenebroso”. O almirante rematava assim, em jeito de conclusão que “Enfim: a viagem praticada no tempo do Infante era já segundo uma rota indirecta, e não ao longo da costa de África”.

Outro argumento que Gago Coutinho utilizava, que pessoalmente considero forte, foi a descoberta das ilhas dos Açores, de Cabo Verde entre outras. Descoberta essa que faz mais sentido utilizando a navegação ao largo ao invés do bolinar ao longo da costa africana.

Esta temática, dividiu desde cedo as opiniões de grandes nomes que sobre ela se versaram, como Henrique Lopes de Mendonça, padre Fernando de Oliveira, D. Jerónimo Osório e claro Quirino da Fonseca e Gago Coutinho, entre outros autores estrangeiros de renome. Escusado será dizer que a concordância de opiniões, pelo menos que se saiba, entre os dois a quem se destina esta capítulo não chegou a existir, resultando em diversos debates realizados, inclusive, através de troca de cartas entre os dois. No entanto, esse debate, no meu entender, nunca foi por questões de mérito pessoal mas sim pelo bom nome do legado português, mais concretamente, das caravelas latinas portuguesas e dos seus navegadores e, apesar da discórdia entre estes, fizeram sempre questão de frisar o respeito e estima que tinham um pelo outro.

## Capítulo 3

# Rovuma na “voz” dos principais intervenientes

### 3.1 Antecedentes

No segundo quartel do século XIX, decorrente dos desenvolvimentos industriais e com o principal objetivo de acesso privilegiado a matérias-primas, as potências europeias iniciaram um processo de expansão territorial sobre África definindo e delimitando fronteiras. Os interesses de cada uma dessas potências foram inconclusivamente negociados na Conferência de Berlim em 1884-85. (Pacheco, 2014)

Nessa conferência, para além da Guiné, Portugal defendeu o direito que considerava ter ao espaço territorial entre a costa de Angola e Moçambique, tendo apresentado um mapa em que este território se demarcava a cor-de-rosa<sup>3</sup>. Inglaterra, nossa então aliada, contestou a reclamação nacional, não a reconhecendo, devido ao seu interesse em controlar um espaço geográfico que lhe permitisse ligar a África do Sul ao Norte de África. (Pacheco, 2014)

Neste sentido, foi invocada a necessidade de ocupação efetiva para uma qualquer reclamação de soberania dos diversos países sobre os territórios africanos fosse procedente. A não conclusão dos acordos na Conferência de Berlim, e o estabelecimento do paradigma da ocupação efetiva para ser reconhecida a soberania sobre os territórios africanos, levaram Portugal a iniciar um processo de ocupação militar e consequente subjugação dos nativos nos territórios africanos sobre os quais possuía interesse. (Pacheco, 2014)

Esta necessidade de ocupação efetiva implicou uma série de ações militares e combates na Guiné, em Angola e em Moçambique, a definição de fronteiras e produção de cartografia terrestre e ainda a realização massiva de levantamentos hidrográficos costeiros e portuários, através da regionalização de canhoneiras e lanchas-canhoneiras em África, com o objetivo de produção de cartas náuticas dos territórios. (Pacheco, 2014)

No entanto, foi em 1890 no decorrer de um incidente no espaço reclamado por Portugal entre Angola e Moçambique, que a Inglaterra fez um ultimato a Portugal. Este ultimato, conhecido como o “Ultimato Britânico” ocorreu numa altura em

---

<sup>3</sup>Esta proposta portuguesa ficou conhecida como “o mapa cor-de-rosa”.

que Portugal se encontrava numa situação económica precária e consequentemente incapaz de criar uma força armada capaz de marcar uma posição nacional efetiva. Tal fragilidade lusa, foi de imediato aproveitada pela Alemanha tendo ocupado o triângulo de Quionga na foz do rio Rovuma em 1894. (Pacheco, 2014)

Sob o pretexto desta fragilidade económica de Portugal, em Agosto de 1898, Inglaterra e Alemanha assinavam duas convenções. Na primeira acordavam que nenhuma das duas potências procederiam a qualquer empréstimo monetário a Portugal sem o consentimento um do outro. Na segunda, essa secreta, acordava-se a partilha do império português. (Pacheco, 2014)

Norton de Matos em “*Memórias e Trabalhos da Minha Vida, 3 vols.*”, diz:

“Em fins de 1897, chegam-nos de França as primeiras, ainda que muito imprecisas, notícias, de que alguma coisa se tramava contra as nossas colónias; mas já em meados de 1898, se afirmava com segurança em Portugal, de norte a sul, em toda a parte, nas ruas e nos estabelecimentos públicos, como nas casas particulares, que as nossas colónias iam ser alienadas, partilhadas a troco de subsídios financeiros. (...) Em 30 de Agosto de 1898 assinava-se em Londres, entre Balfour e Hatzefeldt, duas convenções. (...) Esteve Portugal vinte anos sem delas ter conhecimento.”.

Felizmente, o principal interesse da Inglaterra nesta convenção, não era o da posse propriamente dita do território luso, mas sim de garantir que a Alemanha não apoiaria os *Boers*<sup>4</sup> numa guerra<sup>5</sup> contra eles. (Pacheco, 2014)

Em 1911, na sequência de novas necessidades financeiras por parte de Portugal, a Inglaterra e a Alemanha iniciavam novas negociações que visavam o acordar dos modelos de possíveis empréstimos financeiros a Portugal e, novamente, as colónias lusas. Destas negociações entre os dois países, resultava a divisão territorial das colónias ficando os ingleses com influência económica sobre a totalidade de Moçambique excetuando o Niassa e os alemães sobre toda a Angola, o Niassa e São Tomé e Príncipe. No entanto, com o início da guerra em 1914, estas negociações entre Inglaterra e Alemanha não chegaram a ser postas em prática. (Pacheco, 2014)

Após o início da 1<sup>a</sup> Guerra Mundial, Portugal encontrava-se numa situação político-económica instável pelo que “os principais objetivos nacionais eram a consolidação do novo regime republicano, a garantia da integridade territorial, principalmente nas colónias, e a independência nacional.”. (Pacheco, 2014)

No entanto, a cobiça alemã pelas nossas colónias era deveras conhecida, nomeadamente os seus planos de ocupação do sul de Angola, do norte de Moçambique e do arquipélago de São Tomé e Príncipe. A reforçar a conoscenza dessa cobiça,

---

<sup>4</sup>Descendentes dos colonos calvinistas dos Países Baixos e também da Alemanha e da Dinamarca e de protestantes franceses, que se estabeleceram nos séculos XVII e XVIII na África do Sul, cuja colonização disputaram com os britânicos.

<sup>5</sup>Guerra que se veio a verificar e ficou conhecida como a Segunda Guerra *Boer*, travada entre 11 de outubro de 1888 e 31 de maio de 1902, entre o império britânico e as duas nações *Boer* (República Sul-Africana ou República de *Transvaal* e o Estado Livre de *Orange*).

vieram os ataques alemães logo após o despoletar da grande guerra. O primeiro deu-se em 24 de agosto de 1914 ao posto de Maziúia no rio Rovuma, no norte de Moçambique, do qual resultarem sete mortos (um sargento enfermeiro da Marinha e seis soldados). Após cerca de dois meses, em outubro de 1914, deu-se um novo incidente nas colónias lusas, mas desta vez na fronteira do sul de Angola, incidente este que terminou com três baixas mortais desta vez para o lado dos alemães. Este último ataque levou a que, em dezembro de 1914, as tropas alemães atacassem o posto de Naulila, situado a cerca de 20 quilómetros a norte da fronteira sul de Angola que provocou 70 mortos entre os quais militares portugueses e restante guarnição do posto. (Pacheco, 2014) (Costa, 1996)

Portugal deparava-se então com a árdua tarefa de defender a sua soberania e impor a sua presença nas suas colónias, apesar da neutralidade afirmada, inicialmente, perante o conflito mundial que deflagrava rapidamente em paralelo. Tal neutralidade era, porém, algo que fictícia pois apesar de tal posição ter sido declarada pelo governo português de Bernardino Machado em relação ao conflito, este mesmo governo garantiu que a Inglaterra dispunha, em caso de qualquer necessidade, do apoio de Portugal. (Costa, 1996)

Foi no dia 23 de fevereiro de 1916 que esse “caso de necessidade” sucedeu e, a pedido da Inglaterra com base no tratado de *Windsor* 1386, o governo português apresou todos os navios alemães refugiados em portos portugueses. Foram apreendidos/requisitados 70 navios alemães, um austríaco e um austro-húngaro que, à semelhança do que faziam noutros países, procuravam refúgio em portos neutros e, neste caso, em Portugal continental, nos arquipélagos dos Açores e da Madeira e nos portos ultramarinos. (Costa, 1996)

Na sequência e, como consequência desta apreensão, a Alemanha declara guerra a Portugal a 9 de março de 1916. No entanto, Portugal já dispunha de algumas forças militares nas colónias de Angola e Moçambique, cobichadas pelos alemães, incluindo o cruzador *Adamastor* comandado pelo Capitão-de-fragata José de Freitas Ribeiro, que largou da metrópole no dia 13 de dezembro de 1915, tendo chegado a Lourenço Marques (Moçambique) em 11 de fevereiro de 1916. (Costa, 1996)

Este cruzador e claro, sua respetiva guarnição, viriam a ser mais tarde algumas das “personagens” principais dos combates no rio Rovuma.

## 3.2 A polémica da nomeação do comandante da investida do Rovuma

Toda esta secção será baseada na declaração da autoria de Henrique Quirino da Fonseca (Anexo 2) sobre as operações do rio Rovuma, enquanto oficial imediato do cruzador “*Adamastor*” e comandante da expedição que levou a cabo estas mesmas operações. Esta declaração surge na sequência de uma polémica com um dos seus oficiais subordinados da guarnição do navio, o então primeiro-tenente Vicente Lopes.

Foi em abril de 1916, que o então comandante do cruzador “*Adamastor*” recebeu, por parte do Governador Geral de Moçambique, a indicação para que o navio seguisse para o “*Norte da Província*” (de Moçambique) e procedesse à preparação de uma esquadilha de pequenas embarcações com o intuito de investir o rio Rovuma, cuja margem esquerda estava ocupada pelo inimigo (os alemães).

Freitas Ribeiro incumbiu a um dos oficiais da câmara do seu navio, o primeiro-tenente Vicente Lopes, de organizar e dirigir essa esquadilha, assim como refere o próprio no auto requerido por Quirino da Fonseca na sequência destes eventos:

“Em meados de Abril, o Comandante Freitas Ribeiro chamou-me à sua câmara e entre várias cousas amáveis, disse-me que me tinha escolhido para ir comandar uma esquadilha que havia de operar no Rio Rovuma com as forças do Exército; que tomasse eu as minhas disposições, que escolhesse o pessoal que quisesse dentro da guarnição do *Adamastor*, porque essa esquadilha só teria pessoal do navio; que visse que material precisava e o requisitasse; em resumo, me preparasse para que à chegada ao Rovuma, estivesse tudo a postos. O mesmo me foi comunicado pelo então imediato que me disse a mesma coisa pouco mais ou menos.”

Ora segundo Quirino da Fonseca na sua declaração acerca desta matéria, refere que tal tarefa foi recebida mas não corretamente executada pelo então designado comandante da esquadilha, o tenente Vicente Lopes. Para corroborar este facto, Fonseca cita o relatório de Freitas Ribeiro datado de 4 de Agosto de 1916, que só em 15 de Maio “se deu começo à preparação da esquadilha de embarcações para investir o Rovuma”. Ou seja, só passado um mês de incumbido da preparação da expedição e, a cerca de uma semana do início das operações do Rovuma, é que Vicente Lopes começou a “realizar” essa preparação.

No entanto, em 15 ou 16 de maio, encontrando-se Quirino da Fonseca em conversa com o seu comandante (Freitas Ribeiro) no tombadilho do navio, este confessou-lhe que “teria enorme desgosto se os marinheiros do *Adamastor* tivessem que ir ser comandados por um oficial estranho ao navio”, palavras às quais o imediato perante o seu comandante prontamente retorquiu: “Isso não! Os marinheiros do *Adamastor* terão sempre um oficial do navio que os acompanhe à falta de outro, e esse oficial sou eu.”

Perante a predisposição verbal do oficial imediato do navio, assim como seria de se esperar, o comandante Freitas Ribeiro não tardou a, tão prontamente quanto o anterior, afirmar: “Fazes-me um grande serviço e muito agradeço prestares-te a isso. Fica assente que vais tu.”

Ora claro que, mesmo sabendo da anterior nomeação do oficial subalterno do seu navio, Quirino da Fonseca não iria prestar qualquer objeção a tal nomeação pois poria em causa a sinceridade com que anteriormente tinha proferido a sua afirmação e voluntariar a “*acompanhar os marinheiros do Adamastor, à falta de qualquer oficial do navio*”.

Porém, a decisão da nomeação de um novo comandante da esquadilha não agradou nem ao anterior nomeado, nem aos restantes oficiais subalternos do navio “visto o comando da esquadilha pertencer a um oficial subalterno sendo eu (eu, Quirino da Fonseca) então, oficial superior”. Quirino da Fonseca na sua declaração diz, que não foi ele que pediu ao comandante do seu navio que o nomeasse apesar de o mesmo ter dito inicialmente no seu relatório que o “nomeara comandante da esquadilha a meu (seu) pedido”, afirmação que contradiz igualmente no auto relativo a este assunto ao dizer que nomeou o oficial imediato do seu navio

“por julgar que o desempenho de comandante da esquadilha de embarcações exigia muita responsabilidade, porque a esquadilha ia operar longe da vista do navio e até do apoio da sua artilheria e porque tinha o chefe d’essa expedição de tratar, combinar e manobrar d’acordo com o comandante da coluna Expedicionária ou do Chefe do Estado Maior, tendo de resolver por si e sob a sua responsabilidade, em todas as contingências das futuras operações de guerra.”

Se a nomeação de Quirino da Fonseca foi, ou não, a seu pedido não saberemos pois as únicas evidências da sua nomeação são a conversa citada por Fonseca com o seu comandante e as respetivas afirmações contraditórias desse mesmo comandante nos seus relatórios, de certo é que foi Henrique Quirino da Fonseca, imediato e oficial superior do cruzador “*Adamastor*” que ficou então como o novo comandante da esquadilha que levou a cabo a investida dos combates do Rovuma.

### 3.3 Preparação da esquadilha

Em conformidade com as instruções do comandante do cruzador “*Adamastor*” procedeu-se à preparação de uma esquadilha constituída pelos:

- 1<sup>o</sup> escalor a vapor (12 tripulantes):
  - Capitão tenente Quirino da Fonseca (Comandante);
  - Cabo marinhheiro n<sup>o</sup> 1209 António P. Dias (Patrão);
  - Primeiro marinhheiro n<sup>o</sup> 682 José A. Almendro (Sota);
  - Cabo marinhheiro n<sup>o</sup> 732 Francisco Roque;
  - Primeiro marinhheiro n<sup>o</sup> 4099 Edmundo G. Afonso (Sinaleiro);
  - Corneteiro n<sup>o</sup> 4064 Adelino Rodrigues;
  - Segundo sargento condutor de máquinas n<sup>o</sup> 3449 Manoel Maria dos Santos
  - Primeiro fogueiro n<sup>o</sup> 1606 Francico M. Pinzio;
  - Chegador n<sup>o</sup> 3914 José dos Santos;
  - Primeiro artilheiro n<sup>o</sup> 2253 Manoel de Carvalho;
  - Segundo artilheiro n<sup>o</sup> 2896 António Sepeda;

- Segundo artilheiro n<sup>o</sup> 3152 Tomé Amaral;
- 1<sup>a</sup> balieira (9 tripulantes):
  - Aspirante Eduardo H. Maia Rebelo;
  - Segundo sargento artilheiro n<sup>o</sup> 883 José da Fonseca Junior;
  - Patrão primeiro marinheiro n<sup>o</sup> 3036 Augusto J. da Silva;
  - Primeiro grumete n<sup>o</sup> 3119 Aníbal Horta;
  - Primeiro grumete n<sup>o</sup> 4263 José Ventura;
  - Segundo marinheiro n<sup>o</sup> 4102 Teotónio A. Pinto;
  - Cabo artilheiro n<sup>o</sup> 756 Luiz A. Borges;
  - Primeiro artilheiro n<sup>o</sup> 2657 António A. Ferreira;
  - Segundo artilheiro n<sup>o</sup> 2912 António Guerreiro.
- 2<sup>o</sup> escaler a vapor (12 tripulantes):
  - Guarda marinha António G. Prestes Salgueiro;
  - Patrão primeiro marinheiro n<sup>o</sup> 1134 Eduardo do Nascimento;
  - Sota primeiro marinheiro n<sup>o</sup> 1133 Bento José Gordo;
  - Sinaleiro segundo marinheiro n<sup>o</sup> 4089 José M. Barraca;
  - Primeiro grumete n<sup>o</sup> 4574 José A. do Nascimento;
  - Primeiro Grumete n<sup>o</sup> 4753 Guilherme J. Martins;
  - Primeiro fogueiro n<sup>o</sup> 1339 António Augusto;
  - Primeiro fogueiro n<sup>o</sup> 1582 Aires Estradas;
  - Chegador n<sup>o</sup> 3687 António Mendes;
  - Primeiro artilheiro n<sup>o</sup> 1358 José Fernandes;
  - Segundo artilheiro n<sup>o</sup> 3164 Teodósio Augusto;
  - Segundo artilheiro n<sup>o</sup> 3578 Daniel J. Fonseca.
- 2<sup>o</sup> balieira (9 tripulantes):
  - Aspirante António Rodrigues Janeiro;
  - Segundo sargento artilheiro n<sup>o</sup> 558 José J. Lopes de Sá;
  - Patrão primeiro marinheiro n<sup>o</sup> 2775 Maciá A. de Oliveira;
  - Segundo marinheiro n<sup>o</sup> 4148 António F. Madeira;
  - Primeiro grumete n<sup>o</sup> 4326 Alfredo Fernandes;
  - Primeiro grumete n<sup>o</sup> 4456 Venância C. Perereira;



- Cabo artilheiro nº 1219 António Fernandes;
- Primeiro artilheiro nº 2874 Daniel Simões;
- Segundo artilheiro nº 3346 José M. Rodrigues;

Para além dos elementos da guarnição do cruzador que perfaziam um total de 42 elementos, foram ainda distribuídos pelas embarcações da expedição quatro pilotos indígenas (com o objetivo de auxiliarem a navegação do Rovuma em segurança) e um intérprete de línguas africanas. Estes elementos foram fornecidos pelo Comando das forças expedicionárias. Quirino da Fonseca, na qualidade de comandante da esquadrilha, fez embarcar consigo o piloto indígena mais experiente, bem como o intérprete. (Fonseca, 1916)

Esta esquadrilha deveria proceder ao reconhecimento do rio Rovuma, na parte em que ele fosse praticável a navegação dessas embarcações e fazendo, simultaneamente, uma demonstração do seu poder ofensivo com enfoque na margem esquerda do rio que estava então ocupada pelas forças alemãs e, de onde provinham frequentemente tiros de metralhadoras e espingardas que almejavam atingir as forças portuguesas que se pusessem ao seu alcance. (Fonseca, 1916)

Para o cumprimento da missão foi planeada a duração de três ou quatro dias, caso não se verificasse a ocorrência de algum acontecimento que obrigasse ao prolongamento desta duração, ou caso não fosse necessário empenhar as forças da esquadrilha noutras operações militares, como viria a acontecer na operação da ocupação da margem esquerda do Rovuma. (Fonseca, 1916)

Como era conhecida a eventual hostilidade das forças alemãs que ocupavam a margem esquerda do rio, especialmente por parte das suas metralhadoras, Quirino da Fonseca e comandante da expedição, recorreu aos limitados recursos de bordo do cruzador por forma a dar às quatro embarcações que constituíam a força portuguesa alguma proteção, principalmente no lado de estibordo, lado esse que seria o mais exposto ao inimigo durante a subida do Rovuma. Essas proteções consistiram principalmente em grossos pranchões que revestiam parte das obras mortas dos escaleres, e nas balieiras tinham sido improvisadas anteparas de chapas de ferro ou aço, que se elevavam ligeiramente acima da borda (a cerca de 50 a 60 centímetros), em quase todo o comprimento da embarcação. Dada a falta de recursos e, conseqüentemente, à falta de chapas suficientes, bem como dos pranchões utilizados na proteção dos escaleres, essas anteparas eram amovíveis recorrendo a escoras volantes que permitiam a deslocação dos mesmos de um bordo para o outro. No entanto, apesar da tentativa de proteção extra das embarcações, a espessura das chapas que haviam disponíveis viria a revelar-se insuficiente, tendo sido atravessadas pelos projéteis das metralhadoras das forças alemãs. (Fonseca, 1916)

Para além da proteção das embarcações, Quirino da Fonseca procurou garantir a existência a bordo de todas elas de material que se julgava necessário para reparar qualquer avaria e permanecer de forma operacional e sustentável no rio por um período de 4 ou 5 dias, não dependendo assim de qualquer tipo de abastecimento

de tipologia diversa, incluindo alimentos, aguada, combustível, ferramentas, bivaques, etc. Todos esses materiais foram arrumados, acondicionados e ordenados a bordo das embarcações em caixas especiais para os diversos efeitos. (Fonseca, 1916)

Quanto ao poder ofensivo bélico destas embarcações, foram instaladas à proa de cada um dos vapores uma peça H. 37, e em cada balieira, uma metralhadora H. 6,5 (sendo uma delas pertencente ao cruzador “*Adamastor*” e a outra à canhoneira “*Chaimite*”). As peças H. 37 foram instaladas acompanhados dos seus respetivos escudos que se viriam a revelar como uma autêntica mais valia para os artilheiros que as operavam, quando debaixo do fogo inimigo. Para “alimentar” esta ofensiva, o total do municiamento foi portanto 718 cartuchos das peças H.37, 8262 cartuchos em carregadores de metralhadora H. 6,5 e 20600 cartuchos de carabina M. 6,5. (Fonseca, 1916)

### 3.4 Investida do rio Rovuma

Para uma mais fácil e intuitiva descrição dos acontecimentos do Rovuma irei, à semelhança da estrutura que Quirino da Fonseca utilizou na elaboração do seu relatório, descrever esses acontecimentos separadamente por dias:

#### 3.4.1 Dia 21 de maio

Pode considerar-se o dia 21 de Maio como o primeiro dia da investida e das operações de guerra do rio Rovuma, apesar de todo o tempo de preparação que esta investida levou. Antes das 14 horas da tarde desse mesmo dia, encontravam-se reunidos todos os meios para a partida da esquadilha. (Fonseca, 1916)

Antes da sua largada, o comandante do *Adamastor*, o então capitão-de-fragata Freitas Ribeiro, dirigiu-se à sua guarnição que compunha agora a guarnição da esquadilha, fazendo-lhes uma “vibrante alocução, invocando as tradições da marinha portuguesa e dizendo confiar que todos os que iam partir a subir o Rovuma, contribuiriam para honrar essas tradições”. (Fonseca, 1916)

Foi pelas 14 horas que a esquadilha largou para a foz do rio através do qual navegou em coluna, conforme as instruções do comandante da esquadilha, à testa da qual seguia o primeiro escaler a vapor que rebocava a primeira balieira e, nas águas desse reboque a uma distância de aproximadamente “10 comprimentos de embarcação”, seguia o segundo escaler a vapor que rebocava a segunda balieira. (Fonseca, 1916)

À medida que a esquadilha se aproximava da foz do Rovuma, iniciou-se o bombardeamento da sua margem esquerda por parte do cruzador *Adamastor*, tendo sido este bombardeamento acompanhado com o fogo da peça H. 37 do primeiro escaler a vapor, onde seguia o comandante da esquadilha, quando a mesma margem lhe distava cerca de 1500 metros, alternando o seu fogo com a peça do segundo escaler, assim como era vertido nas instruções de Quirino da Fonseca. O alvo do fogo, era o local onde se julgava ser originário o ataque efetuado na manhã desse mesmo dia contra as embarcações da esquadilha. (Fonseca, 1916)

A força conseguiu então prosseguir rio acima, descaindo tendencialmente sempre para a margem direita, devido à informação fornecida pelo piloto indígena de que era aí que se encontravam os maiores fundos, informação essa que coincidia com a planta do rio incluída numa carta inglesa de navegação previamente estudada. O comandante da expedição tinha ainda em sua posse um esboço fornecido pelo Comando das forças expedicionárias, que representava a situação mais atual e aproximada dos postos portugueses (na margem direita) e da localização provável do território inimigo (na margem esquerda). (Fonseca, 1916)

No entanto, foi logo à passagem em frente à primeira povoação de ocupação alemã (*Tokoto*) que as coisas começaram a surgir as primeiras dificuldades. Encontrando-se a cerca de 1000 metros da margem esquerda (alemã) do Rovuma iniciou-se logo que possível o fogo das peças H. 37 e das metralhadoras para a mesma. Entretanto, o primeiro escaler a vapor (o de Quirino da Fonseca), que era o que possuía maior calado, começou a roçar o fundo. Foi nessa altura que Quirino da Fonseca se apercebeu que os pilotos indígenas que os acompanhavam na investida no Rovuma não eram assim tão conhecedores do mesmo, limitando os seus serviços, assim como diz Quirino da Fonseca no seu relatório sobre as operações do Rovuma, “a palpar com uma vara de croque a altura da água e mandar guinar o escaler para o lado onde topava mais fundo.”. (Fonseca, 1916)

Veio mais tarde a ser do conhecimento do Comando das operações do Rovuma que a experiência que os intitulados “pilotos” indígenas possuíam, advinha apenas da sua demanda do rio em lanchas, durante a preia-mar e, portanto sem grande dificuldade, tendo ainda eles percorrido o rio em dongos<sup>6</sup>, não se preocupando assim com a profundidade da água. Era portanto uma situação contrária à que a expedição se encontrava pois faltavam ainda cerca de três horas para a preia-mar e as embarcações que a constituíam tinham um calado superior às das lanchas e dongos utilizados pelos pilotos indígenas. (Fonseca, 1916)

Continuando a seguir as indicações dos “pseudo-pilotos”, como se refere Quirino da Fonseca no seu relatório, a expedição encaminhou-se para meio do leito do rio na tentativa de encontrar profundidades suficientes para uma segura travessia de toda a expedição, alvejando sempre a margem esquerda com a sua artilharia e metralhadoras, visando os locais onde os alemães costumavam utilizar para hostilizar as nossas embarcações. Inclusive, tinha sido poucos dias antes que o inimigo tinha conseguido crivar de balas uma lancha que fazia o transporte de mantimentos para o posto português de Namaca. (Fonseca, 1916)

Passavam-se então duas horas desde a largada da expedição de bordo, mas o panorama que se enfrentava não era amigável. Para além da preocupação de manter um olhar e fogo atentos na margem esquerda e da tomada de conhecimento do desconhecimento do rio por parte dos pilotos indígenas, o que mais se temia começou a acontecer. A expedição avançava a um ritmo extremamente lento arrastando-se

---

<sup>6</sup>Embarcação tradicional africana, construída através de um tronco de árvore comprido, inteiro e escavado, de calado reduzido, manobrada com pás (ou as mais atuais já com recurso a velas) e usada na pesca e no transporte de pessoas e mercadorias.

(literalmente, pelas palavras de Quirino da Fonseca) sobre os bancos de areia que o leito do Rovuma oferecia. (Fonseca, 1916)

A diferença de características entre as embarcações da expedição, nomeadamente o facto do segundo escaler “*demandar menos água*” que o primeiro (o de Quirino da Fonseca) e, portanto, tendo-se conseguido mais facilmente aproximar novamente da margem direita do leito do rio evitando os bancos de areia, levou a que contrariamente às ordens e instruções que Quirino teria dado, as embarcações se comesçassem a afastar mais do que era suposto. Felizmente, ignorando finalmente as instruções erróneas dos pilotos e após os apitos do comandante da expedição para encurtar distâncias, o primeiro escaler e a respetiva balieira a reboque, conseguiram reocupar a testa da coluna. (Fonseca, 1916)

Passados poucos instantes, avistava-se entusiasticamente uma grande bandeira portuguesa que se erguia no posto de *Namáca* de onde as nossas forças faziam fogo que visava alvejar umas edificações, que já se avistavam igualmente mas na margem esquerda, de entre as quais se erguia uma alta chaminé de ferro. Essa zona era uma fábrica alemã que se destinava à preparação de fibras vegetais e era uma localização de conhecida importância e de concentração das guerrilhas inimigas de onde já teriam surgido diversos ataques, por sinal desastrosos, para as nossas tropas. (Fonseca, 1916)

Assim sendo, Quirino da Fonseca deu ordem para a expedição iniciar fogo de apoio ao fogo do posto de *Namáca* visando os terrenos a jusante da fábrica dando, de seguida e à medida que se aproximavam, ordem para aproar à margem esquerda. A esquadrilha foi avançando até se aproximar a poucos metros da fábrica, cobrindo a aproximação com fogo das metralhadoras à queima roupa. Sabendo Quirino da Fonseca que aquela posição era cobiçada já à algum tempo pelas forças expedicionárias para o estabelecimento de um posto, ordenou que a primeira balieira, que vinha a seu reboque, dirigida pelo aspirante de marinha Maia Rebelo, se dirigisse e atracasse à margem e que a sua tripulação destruísse e incendiasse tudo quanto fosse possível. (Fonseca, 1916)

A ordem do comandante foi imediatamente cumprida e dentro de pouco tempo a tripulação da primeira balieira estava já em terra a destruir as instalações da fábrica e a incendiar as palhotas que a rodeavam, sempre protegidos pelo fogo das restantes embarcações que se encontravam no rio e cobriam as forças em terra com fogo para os restantes flancos da zona da fábrica. O posto da fábrica apresentava sinais de abandono repentino e, não com muito tempo, por parte do inimigo. (Fonseca, 1916)

Já de noite, apesar de haver iluminação suficiente resultante dos incêndios provocados pela esquadrilha, Quirino da Fonseca dá ordem de retirada imediata. Reconstituíram-se os respetivos reboques e aproou-se à margem direita e portuguesa do rio, em coluna, da mesma forma que até então. Aproximando-se da margem direita, ouviu-se chamar e apitar proveniente do posto de *Namáca*, para onde Quirino da Fonseca ordenou que as forças se dirigissem. Encontraram um canal com profundidade suficiente e aí fundearam, em linha e onde permaneceriam a noite. (Fonseca, 1916)

Após fundeados, Quirino da Fonseca embarcou na primeira balieira, deixando o comando do primeiro escaler a vapor ao aspirante Rebelo, e dirigiu-se a terra (ao posto português da ilha de *Namáca*) onde se encontrou com o tenente Fontes e por quem soube que

“Sua Ex<sup>a</sup> o Governador Geral, o seu chefe de gabinete e ajudante, o comandante das forças expedicionárias, o chefe do estado maior dessas forças e alguns outros officiaes, tinham nessa mesma tarde vindo ao pôsto de Namáca, donde assistiram às operações da esquadilha até sua retirada para o fundeadouro em que se encontrava (...)”, (Fonseca, 1916)

assim como transcrito do relatório das operações de guerra do Rovuma de Quirino da Fonseca. O tenente Fontes mostrou-se ainda tranquilo, de tal forma que “desde que ali chegara, era a 1<sup>a</sup> vez que despia o dolman ao deitar-se” o que levou o comandante da esquadilha e biografado a considerar que a investida da sua guarnição ao posto alemão da fábrica, teria sido um sucesso e que viria a trazer vantagens imediatas. (Fonseca, 1916)

Não era, no entanto, motivo para considerar a vitória sobre o inimigo e, considerando-se o posto da fábrica uma mais valia essencial à ofensiva inimiga, era imperativo que se procedesse à sua ocupação ou destruição completa, algo que não tinha sido possível na primeira investida. Assim, Quirino da Fonseca pediu ao comandante do posto, o tenente Fontes, que fizesse transmitir ao Chefe do Estado Maior uma comunicação escrita em que solicitasse a entrega de uma lata de líquido inflamável, indispensável para incendiar os edifícios do posto da fábrica. Essa operação teria lugar na manhã seguinte. (Fonseca, 1916)

#### 3.4.2 Dia 22 de maio

Às oito horas da manhã suspendeu-se ferro, iniciando-se a subida do rio, novamente com o escaler a vapor de Quirino da Fonseca na testa da coluna. Pouco tardou até o desafio das duras características do Rovuma voltar a pôr à prova a força da expedição. Pouco depois de iniciarem marcha, o 1<sup>o</sup> escaler a vapor num baixio. (Fonseca, 1916)

Encontrando-se o rio no período da vazante, a corrente que se fazia sentir cada vez mais encravava o escaler no baixio até se tornar a situação irremediável. Em plena baixa mar, o escaler ficou quase em seco tendo sido dada ordem à balieira a reboque deste, por sua vez, de menor calado, que escapasse para maiores fundos. O segundo escaler e respetiva balieira, por seguirem nas águas dos primeiros e por, demandarem menos calado que o primeiro escaler, conseguiram evitar o mesmo destino. (Fonseca, 1916)

À semelhança das embarcações da esquadilha, a lancha proveniente da Canhoneira “*Chaimite*”, que transportava o Governador Geral que se fazia acompanhar pelo seu chefe de gabinete e ajudante, encalhou igualmente, tendo que recorrer à 1<sup>a</sup> balieira para chegar junto do 1<sup>o</sup> escaler a vapor com o objetivo de se reunir com o comandante da expedição, Quirino da Fonseca (encontro que este só se apercebera aquando da aproximação do Governador Geral do escaler). Nesse encontro, o

Governador Geral elogiou as operações do dia 21 de maio e informou Quirino das intenções da ocupação do território da fábrica, por parte das forças expedicionárias, que deveriam ser transportadas e auxiliadas pela força da Armada. A segunda preocupação do Governador era a máxima urgência em fazer chegar ao posto de *Namáca*, os abastecimentos em material de guerra e tropas que se encontravam em pangaio, já fundeados na foz do Rovuma, mas que receavam efetuar a sua entrada dado o histórico de ataques já sofridos anteriormente por parte das metralhadoras inimigas. (Fonseca, 1916)

Ficou então decidido que durante o dia seguinte, 23 de maio, a principal missão da esquadilha seria escoltar e proteger a entrada dos pangaio, bem como de garantir a chegada da carga até ao posto de *Namáca*. (Fonseca, 1916)

### 3.4.3 Dia 23 de maio

Quirino da Fonseca encontrou-se com o comandante do posto de *Namáca*, tenente Fontes, por forma a combinarem de que modo se faria o transporte da carga dos pangaio até ao posto. Quirino alertou o comandante do posto de que o trajeto fluvial seria demorado dada a irregularidade dos fundos que já se tinha revelado bastante problemática nos dias anteriores, tendo proposto trazer os pangaio o mais próximo possível à margem direita, onde era possível uma melhor e mais segura navegação do rio, não distando mais do que 400 a 500 metros do posto interior de *Namáca*. (Fonseca, 1916)

Chegado a esse ponto, seria então possível a abertura de um caminho via terrestre, o que abreviava e simplificava o original trajeto fluvial inicialmente considerado, além de se encontraria mais coberto do fogo inimigo. Estando o tenente Fontes em concordância com a proposta do comandante da expedição, embarcaram na 1<sup>a</sup> balieira juntamente com três indígenas munidos de catanas por forma a efetuarem o reconhecimento do atalho que se pretendia abrir e desbastar. (Fonseca, 1916)

Quirino não tardou a passar as suas intenções aos seus subordinados responsáveis pelas restantes embarações, nomeadamente ao aspirante Rebelo (que teria agora ficado ao comando do 1<sup>o</sup> escaler a vapor, dado que Quirino da Fonseca iria fazer o reconhecimento a bordo da 1<sup>a</sup> balieira) e ao guarda marinha Salgueiro, comandante da 2<sup>a</sup> secção da esquadilha. Informou-os de que a intenção seria empregar a esquadilha, durante a manhã do dia 23, no acompanhamento da condução dos pangaio e na descarga da sua mercadoria e, já à tarde do mesmo dia, tentaria-se efetuar uma aproximação ao posto da fábrica afim de se tomarem os dongos e um escaler que se tinham encontrado lá na operação do dia 21. Ordenou assim que a restante força suspendesse as respetivas embarações e que se juntassem à sua balieira, na margem direita, e que se fizesse simultaneamente fogo com seis ou sete tiros da peça H. 37 e algumas fitas de metralhadoras para as imediações do território da fábrica. A realização deste fogo era essencial, pois já tinham decorrido quase 48 horas desde a investida da expedição ao território alemão da fábrica e era necessário fazer-se sentir regularmente a presença da força da expedição, na eventualidade da

reocupação inimiga desse território, bem como para desencorajar uma tomada de ofensiva por parte deles. Tal suspeita iria tornar-se realidade. (Fonseca, 1916)

Dirigindo-se a terra acompanhado do comandante do posto, de elementos da guarnição da 1<sup>a</sup> baleeira e dos três indígenas com catanas, Quirino da Fonseca deu início ao processo de abertura do atalho orientado na direção do posto de *Namáca*. A operação decorria a um bom ritmo e considerando-se, inclusive, de fácil e rápida execução. No entanto, decorridos cerca de 20 a 30 metros de desbravar do atalho, ouvia-se um tiroteio e o apitar de um dos escaleres a vapor. Quirino da Fonseca voltou a dirigir-se, com toda a urgência, à margem onde tinha encostado a 1<sup>a</sup> baleeira de onde observou o panorama que das suas palavras cito:

“A 2<sup>a</sup> balieira achava-se muito próxima da margem inimiga, junto da Fábrica alemã, dizendo-me mais tarde os seus tripulantes, que haviam chegado a cerca de 50 metros d’essa margem; o 2<sup>a</sup> escaler a vapor, distante da balieira 150 a 200 metros para jusante, parecia ter encalhado e avançava a custa, aproado à balieira, vendo-se empregar os máximos esforços para se aproximar dela. As 2 embarcações estavam debaixo do fogo interrupto de metralhadoras embuscadas na margem inimiga, e que seriam duas pelo menos, visto que se tornavam bem distintos na água, os grupos dos numerosos impates dos seus projecteis; alguma intermitente fuzilaria de espingardas também se ouvia.” (Fonseca, 1916)

Ordenou assim ao aspirante Rebelo, então comandante do 1<sup>o</sup> escaler a vapor, que fizesse uso do fogo da peça H. 37 que dispunha a bordo para de certa forma acudir proteger a 2<sup>a</sup> balieira, que se encontrava em posição crítica e desesperante. Rebelo anuiu assim à ordem do seu comandante, encaminhando de imediato o 1<sup>o</sup> escaler na direção da 2<sup>a</sup> balieira e abrindo fogo sobre a margem esquerda da foz do Rovuma. (Fonseca, 1916)

Enquanto o 1<sup>o</sup> escaler se aproximava cada vez mais da 2<sup>a</sup> balieira, começou a ser o alvo preferencial do fogo do inimigo encontrando-se simultaneamente o 2<sup>o</sup> escaler numa batalha constante contra as adversidades dos fundos do Rovuma, encalhando e desencalhando, numa tentativa desesperada de se aproximar da 2<sup>a</sup> balieira. Tendo Quirino visto a 2<sup>a</sup> balieira a ser alcançada pelo 1<sup>o</sup> escaler a vapor, gritava<sup>7</sup> “Retirem! Retirem!...”, agitando um lenço e fazendo uso do seu apito de campanha, numa tentativa desesperada de chamar a atenção das três embarcações. (Fonseca, 1916)

Entretanto, de bordo da canhoneira “Chaimite” e do posto de *Namáca*, ao aperceberem-se do ataque inimigo, iniciaram igualmente fogo com as suas peças, auxiliando o fogo dos escaleres (em permanente execução) e a retirada das três

---

<sup>7</sup>Quirino da Fonseca durante toda a “operação” permanecera em terra. No entanto, no seu relatório explica: “Como dever de inflexível disciplina, cumpria ter-me feito embarcar no 1<sup>o</sup> escaler a vapor, e ir prestar aquele socorro, visto que sendo eu o comandante da esquadilha, cabia-me dirigir pessoalmente a acção. Mas, estando desembarcado e reclamando-se imediato socorro, tenho a consciência tranquilo de haver procedido com o acerto que se impunha nessa fase da luta, e sem sombras de me eximir ao perigo desencadeado sobre os meus companheiros”.

embarcações. Encontrando-se, finalmente, o 1º escaler a rebocar a 2ª balieira, aparam sem demoras à margem direita e em direção a porto seguro, no entanto, a corrente fez com que descaíssem para cima de um dos muitos comuns bancos de areia donde conseguiram posteriormente desprender-se. Encontrando-se já a uma considerável distância da fábrica, cessou o fogo inimigo. (Fonseca, 1916)

Do combate do dia 23, resultaram três mortos e seis feridos e inúmeros estragos no costado das embarcações e armamento das embarcações, que exigiram que retornassem à canhoneira *Chaimite* e ao cruzador *Adamastor* por forma a efetuarem reparações. O comandante do *Adamastor* enviou um reforço em direção ao posto de *Namáca*, a reboque da lancha a gasolina da *Chaimite*, de 15 praças e dois sargentos da guarnição do cruzador que tripulavam dois salva vidas armados com duas metralhadoras *Nordenfelt 6,5* e uma peça H. 37. A razão do envio desse reforço por parte do comandante do *Adamastor* tinha como objetivo uma nova tentativa de retomada do território da fábrica ainda no presente dia. (Fonseca, 1916)

Quirino da Fonseca foi ao encontro do mencionado reforço, mandando que este regressasse a bordo do cruzador e que fizessem chegar ao seu comandante as intenções do imediato que passo a citar:

“Convencido que o reconhecimento do Rovuma, além de *Namáca*, não poderia ser realizado por enquanto com alguma segurança, pois o curso acessível para as nossas embarcações, acompanhava desde ali, de muito perto, a margem esquerda donde seríamos repelidos, resolvi suspender esse reconhecimento, que aliás não se mostrava inadiável, e ocupar inteiramente a esquadilha no serviço do comboio e reboque dos pangaiais com abastecimentos, e sua descarga em *Namáca*.” (Fonseca, 1916)

Assim, foi distribuído o pessoal para a realização do serviço de abastecimento do posto através da condução e descarga dos pangaiais. A condução do comboio de pangaiais ficou a cargo do guarda-marinha Mascarenhas, e a descarga dos mesmos a cargo do guarda-marinha Salgueiro, operação que seria finalmente iniciado no dia 24 de maio. O pessoal de reforço ao posto montou bivaque no posto e onde pernitoiu. (Fonseca, 1916)

### 3.4.4 Dia 24 de maio

O sistema de defesa do posto de *Namáca* era composto por um sistema de entrincheiramentos onde eram colocadas algumas metralhadoras e peças para defesa do posto. Era um sistema arcaico que não possuía nenhuns caminhos regulares a ligar os diferentes entrincheiramentos, o que tornava a comunicação e auxílio interforças das diversas trincheiras pouco viável e até mesmo perigoso. (Fonseca, 1916)

Quirino da Fonseca propôs assim ao comandante do posto que se abrisse um caminho coberto, com a finalidade de ligar, pelo menos, os dois entrincheiramentos principais por forma a facilitar e até mesmo possibilitar a comunicação e entreadjudas dos elementos que guarneciam os entrincheiramentos. O comandante do posto concordou desde logo com a proposta do comandante da esquadilha, no entanto a falta de meios humanos e materiais, nomeadamente de ferramentas, impossibilitou a



penas a abertura de um canal pelo capim, que indicava o caminho a percorrer entre o entrincheiramento central e o reduto norte. (Fonseca, 1916)

Chegou ao fundeadouro de *Namáca*, ainda da parte da manhã, o primeiro pangaio e a respetiva carga que começou desde logo a ser desembarcada segundo as diretivas do guarda-marinha Salgueiro marcando, finalmente, o início da operação de abastecimento do posto. (Fonseca, 1916)

Pelas 11 horas da manhã, comparecia no posto de Namáca o capitão Alpoim, sob o qual o respetivo posto estava subordinado, e onde se reuniu com Quirino da Fonseca. Quirino interrogou o capitão se já tinha sido estabelecido algum plano para a ocupação da fábrica, pergunta a que este respondeu de que nada sabia. O comandante da expedição expôs-lhe o que já tinha igualmente proposto ao Comando do *Adamastor*, ou seja, o seu plano para a tomada do posto alemão da fábrica que passo a citar:

“(...) fazer-se o desembarque de forças em três pontos distintos da margem esquerda. Dois destacamentos desembarcariam durante a noite, um a montante, outro a juzante da Fábrica; o destacamento destinado a montante, poderia fazer a sua concentração no posto de Namiranga, donde eu o faria transportar para a margem esquerda; o destacamento que fosse desembarcar a juzante da Fábrica, poderia concentrar-se a bordo da canhoneira “Chaimite”, e com os elementos de transporte que nela estariam reservados (taes como a jangada e o rebocador da expedição) se efectuaria o desembarque na margem esquerda, proximaamente em frente do fundiادouro da canhoneira e sob a protecção da artilharia desta, caso se tornasse necessário. Finalmente, (...) (quando) fosse presenciado no posto de Namáca, o tiroteio do contacto com o inimigo (...), a artilharia e as metralhadoras instaladas nesse posto bateriam o litoral das proximidades da Fábrica alemã (que era abrigo preferido para as embuscadas do inimigo, do lado do rio) e então, os dois escaleres a vapor da esquadrilha, rebocando os dois salvavidas do “Adamastor”, lançariam junto das edificações da Fábrica, um terceiro destacamento que aí procuraria fixar-se e servir de apoio às forças desembarcadas nos flancos.” (Fonseca, 1916)

O capitão Alpoim achara o plano de Quirino da Fonseca um plano razoável, no entanto teriam que aguardar as determinações do Comando das forças expedicionárias.

Durante o resto do dia 23, prosseguiu a operação de descarga dos pangaios e abastecimento do posto de *Namáca*, pangaios estes que subiam o rio, a um ritmo lento, e escoltados pelos escaleres a vapor da esquadrilha. Este serviço de condução, descarga e abastecimento durou até ao dia 26 de maio. (Fonseca, 1916)

Já durante a noite, pelas 23 horas e 45 minutos, chegava ao posto o Chefe de Estado Maior do Destacamento Misto Expedicionário acompanhado pelo guarda-marinha Mascarenhas, imediato da *Chaimite*. Estes reuniram-se com Quirino da Fonseca que se fez acompanhar pelos guarda-marinha Salgueiro, aspirante Janeiro, sargentos Fonseca e Sá e algumas praças. O objetivo dessa conferência seria acordar

os termos e providências da ocupação da margem esquerda do Rovuma, face ao qual Quirino da Fonseca comunicou as suas intenções tal e qual como já tinha feito ao Comando do *Adamastor* e ao capitão Alpoim. (Fonseca, 1916)

O Chefe de Estado Maior julgou o plano aceitável, não pondo quaisquer objeções, frisando apenas que o desembarque a efetuar no flanco esquerdo se poderia fazer por *Tokoto*, onde se tinha o conhecimento da existência de bons caminhos de ligação com a fábrica alemã. Findada a conferência entre os presentes, o Chefe de Estado Maior garantiu a urgente chegada das forças e material de guerra, em pangaio, para a ocupação da margem esquerda do Rovuma, pedindo a Quirino que se assegurasse do rápido desembarque dos mesmos. (Fonseca, 1916)

### 3.4.5 Dia 25 de maio

No dia 25 prossegui-a a demorada descarga dos pangaio, demora que se devia principalmente à falta de pessoal para efetuar essa descarga. Por volta das 11 horas da manhã chegou ao posto o capitão Alpoim, comandante do setor de *Namôto*, com o intuito de ir a bordo da *Chaimite*, algo que só conseguiu a partir das 15 horas, dado que até lá a baixa-mar não o permitira. (Fonseca, 1916)

Acompanhado do aspirante Janeiro, Quirino da Fonseca foi fazer o reconhecimento do litoral da ilha de *Namáca*, com o objetivo de escolher o melhor percurso a efetuar pelas balieiras, em que estas pudessem efetuar o trânsito até *Namiranga* ficando, o máximo de tempo possível, cobertas dos olhares do inimigo. (Fonseca, 1916)

Às 16 horas chegava ao posto o Chefe de Estado Maior, onde se instalou com as melhores condições que lhe foram possível oferecer. Durante a noite, chegaram algumas forças expedicionárias nos pangaio e bivacaram igualmente na ilha. (Fonseca, 1916)

### 3.4.6 Dia 26 de maio

Logo de manhã cedo, chegava ao posto de *Namáca* o tenente-coronel Moura Mendes, comandante do destacamento misto expedicionário, a quem Quirino da Fonseca desde logo se apresentou. Feitas as apresentações, Quirino propôs ao Chefe do Estado Maior, que pelas sete horas da manhã se realizasse fogo para a margem esquerda do Rovuma, por forma a experimentarem-se as peças e metralhadoras recentemente instaladas no posto, aferindo a resistência dessa instalação, regular o tiro e talvez perturbar algum tipo de preparativo do inimigo que pudesse estar a ocorrer. O Chefe do Estado Maior concordou, dando-se início ao tiro por parte das duas peças H. 37 e das duas metralhadoras H. 6,5, guarnecidas pelo pessoal da marinha, e uma peça de bronze 87 milímetros e uma metralhadora *Maxim* 6,5, guarnecidas pelas praças do exército. (Fonseca, 1916)

Da aferição do fogo, concluiu-se que, à exceção da metralhadora *Maxim* 6,5, as restantes bocas de fogo e metralhadoras instaladas nos postos, funcionavam de forma deficiente e pouco fiável. Começou-se então, com o auxílio do pessoal de

artilharia, a examinar as deficiências nas peças chegando-se à conclusão de que não era possível, por escassez de tempo e materiais, proceder à sua reparação. (Fonseca, 1916)

Durante o dia, chegaram à ilha de *Namáca* três peças de bronze 87 milímetros que foram instaladas no entrincheiramento central, junto da peça defeituosa que já lá se encontrava. Chegava ainda, de bordo da canhoneira *Chaimite*, uma peça H. 47 com reparo, escudo e 100 granadas, tendo sido instalada no entrincheiramento em reduto, donde se poderia desfrutar de uma posição mais vantajosa para dominar a margem esquerda com o fogo da mesma. Quirino da Fonseca recebera ainda a informação, por parte do alferes de artilharia Fonseca, encarregado do serviço de artilharia do destacamento misto expedicionário, de que uma bateria de quatro peças *Canet 75* iria ser estabelecida em *Namiranga*, destinando-se a bombardear a zona a montante do território alemão da fábrica. Dada a nova informação recebida, seria então mais indiciado que as duas peças de marinha, H. 37 e H. 47, bombardeassem a zona a jusante da fábrica tomando como ponto de referência um embondeiro “com duas altas ramadas”. (Fonseca, 1916)

O Chefe de Estado Maior, estipulara entretanto, as oito horas da manhã do dia seguinte (dia 27 de maio) para o início do bombardeamento preparatório, bombardeamento que se deveria prolongar até as forças se encontrarem prontas para o embarque num ponto litoral da ilha, indicado por Quirino da Fonseca como o local mais fácil, tanto para acostar as embarcações como o local de distância mais curta entre o posto e a fábrica alemã. Estipulara também que as forças que se encontravam na ilha de *Namáca* iriam desembarcar em dois pontos diversos, no entanto, na mesma ocasião. Parte dessa força desembarcaria mesmo em frente aos edifícios da fábrica e a outra parte, mais a jusante, onde fosse possível. (Fonseca, 1916)

Por outro lado, as forças que se encontravam em *Namiranga*, e que iriam operar pelo flanco direito do território da fábrica, fariam o embarque na mesma ocasião em que as forças do posto de *Namáca*. As determinações do Chefe de Estado Maior eram portanto, quase todas contrárias às propostas por Quirino da Fonseca no dia 24, com as quais este concordou. As principais diferenças para o que Quirino tinha proposta, e pensava realizar, para o determinado foram, nas suas palavras:

“Realisava-se um bombardeamento preparatório sobre as proximidades da Fábrica, pelo qual o inimigo ficaria prevendo a iminência do desembarque; este era depois efectuado em pleno dia e em três pontos da margem muito próximos entre si, de modo que, um só local de resistência do inimigo na margem esquerda, poderia opôr-se às nossas três investidas pelo rio.” (Fonseca, 1916)

Esta decisão não agradava Quirino da Fonseca, pois tendo em conta o sucedido no dia 23 de maio, o sucesso desta nova investida dependia muito do sucesso bombardeamento preparatório que, tendo em conta os testes de fogo efetuados nessa manhã, não oferecia muita confiança. Comunicou assim ao Comando do *Adamastor* a sua opinião, que passo a citar:

“É minha opinião que, por melhor vontade que haja, só em 28 se poderá ocupar a Fábrica. Os 150 soldados que por agora aqui estão, veem estropiados e famintos. Outros, ainda não chegaram, mas dizem que se esperam.” (Fonseca, 1916)

Independentemente do determinado ir contra o julgamento de Quirino da Fonseca, como bom militar que era e lhe cabia ser enquanto comandante da expedição e subordinado do Chefe do Estado Maior, garantiu que o “*pessoal da Armada*” estaria pronto a cumprir a missão que lhes fosse atribuída, quer no bombardeamento, quer no transporte das forças para a margem esquerda do Rovuma. (Fonseca, 1916)

### 3.4.7 Dia 27 de maio

Nos primeiros instantes do dia, a diferença de movimento no posto de *Namáca* era notória. Movimentavam-se as tropas europeias e indígenas, num número não inferior a 500 homens. (Fonseca, 1916)

Por cerca das oito horas da manhã, o Chefe do Estado Maior abordou Quirino da Fonseca para partilhar a informação, que tinha recebido do serviço de informações do quartel general, de que o inimigo tinha abandonado o edifício da fábrica e construído um reduto num ponto da margem esquerda que distava cerca de 300 a 400 metros a jusante da fábrica. Esse refúgio inimigo, segundo as informações recebidas, encontrava-se numa zona que deveria ser bombardeada pela bateria das peças de bronze de 87 milímetros. (Fonseca, 1916)

Aproximava-se a hora de iniciar o bombardeamento da margem esquerda, quando para espanto de Quirino, fora retirada a metralhadora *Maxim* que estava em bateria, junto às peças da marinha, tendo sido dada à ordem para transportarem a respetiva metralhadora para a ponta oeste da ilha, onde se encontravam outras três metralhadoras que se destinavam a serem transportadas para a margem esquerda. Ora estava-se, portanto, a inutilizar quatro “tão boas armas”, segundo as palavras de Quirino da Fonseca, quando se tinha anteriormente aferido o mau funcionamento das outras. (Fonseca, 1916)

Era no entanto hora de iniciar o bombardeamento. Entre as oito e as nove horas, foram feitos 42 tiros com a peça H. 37 alvejando a fábrica alemã e os terrenos a jusante desta, assim como tinha sido solicitado à artilharia de marinha, tendo a peça funcionado irregularmente como já se tinha verificado no dia 26. A peça H. 47, esta sim funcionado bem, alvejou o mesmo alvo que a peça H. 37, assim como determinado. A bateria de bronze de 87 milímetros, à qual cabia o papel mais importante de bombardear a posição do novo reduto inimigo, efetuou raro fogo, deficiente, não atingindo muitas das vezes sequer a margem esquerda, problema que se tentou reparar fazendo alguns poucos tiros da peça H. 47 para essa zona. A bateria de quatro peças *Canet 75*, que se encontrava em *Namiranga*, alvejou a zona que lhe atribuíram, a montante da fábrica. (Fonseca, 1916)

Muito importante para o bombardeamento foi o fogo efetuado de bordo do cruzador *Adamastor*, que segundo o comandante da esquadrilha, atingiam a margem esquerda “todos os projecteis a juzante da Fábrica”, sendo “o efeito de alguns desses

tiros imponente, fazendo erguer a muita altura, grandes massas de terra”. (Fonseca, 1916)

Tal importância do fogo do cruzador, não é partilhada pelo então comandante do mesmo, transcrevendo as palavras do seu relatório das operações do Rovuma, que dizem:

“Foi lento o fogo do “Adamastor”, tanto para não consumir muitas munições como pela convicção do pouco ou nenhum prejuízo que causaríamos, certos de não atingir a fábrica alemã. Sinalaram de Namáca que somente 2 projecteis a ultrapassaram, o que é contestado pelo imediato (...)” (Ribeiro, 1916)

Às nove horas, cessava o bombardeamento e dava-se início ao embarque das forças expedicionários que teriam como destino a margem esquerda do Rovuma. Quirino da Fonseca entregara então a direção da bateria aos sargentos Fonseca e Sá, e dirigira-se até ao fundeadouro onde se encontravam as embarcações, para coordenar o embarque das tropas. Largavam da praia a lancha a gasolina da *Chaimite*, que rebocava o 1º salva vidas, seguindo nas suas águas o 1º escaler a vapor (onde seguia Quirino da Fonseca) que rebocava o 2º salva vidas. Aproaram à margem esquerda alemã, em direção à fábrica, navegando sem qualquer estorvo, até à data, porém quando se encontravam a cerca de 150 metros do local predefinido para o desembarque das tropas, foram alvos de um intenso fogo por parte das metralhadoras alemãs. (Fonseca, 1916)

Dos testemunhos de quem nas embarcações se encontrava, estimava-se tratarem-se de três ou quatro metralhadoras, bem como de tiros de espingarda inimiga. Esta ofensiva inimiga resultou imediatamente em baixas da guarnição sob a alçada de Quirino da Fonseca, nomeadamente dos chefes das metralhadoras montadas a bordo e que se encontravam mais expostos. Como resposta, fez-se imediatamente fogo recorrendo às peças H. 37 dos escaleres a vapor, fogo esse tinha, naquela altura, como principal objetivo não o atingir de alvos em concreto, mas sim a cobertura das embarcações e dos respetivos homens que as guarneciam. (Fonseca, 1916)

Não fosse a situação desesperante o suficiente, a falta de fogo de cobertura e apoio que era suposto advir da margem direita do Rovuma não parecia começar. No relatório do comandante Quirino da Fonseca, presente numa das quatro embarcações que na altura se encontravam debaixo de fogo, diz:

“Com desespero, nós víamos que a bateria do posto de Namáca nos deixava à mercê do inimigo, pois que suas peças de bronze 87, continuavam silenciosas, e as duas peças de marinha, raros tiros faziam, porquanto sabíamos que a mais eficaz dessas peças, a H. 47, não tinha munições suficientes, circunstância que fizemos conhecer ao chefe do estado maior. Nem ao menos nos apoiava alguma das 6 metralhadoras que se encontravam no posto de Namáca, ou davam sinal de si, as 500 espingardas que lá estariam nesse momento. (...) De seu turno, o pessoal da bateria Chanet 75, situada em Namiranga, ignorava o que se estava passando!” (Fonseca, 1916)

A verdade é que, mesmo quando reunidas as condições que poderiam resultar no aniquilar do armamento inimigo por parte do fogo de terra (principalmente do posto de *Namáca*), abrindo uma janela segura para o desembarque das tropas na margem esquerda e para o ocupar com sucesso do posto de fábrica, esse fogo nunca surgiu. E assim seguiam as quatro embarcações, constantemente alvejadas pelas incessantes metralhadoras inimigas, alcançando a derrota que parecia já inevitável. Vivia-se então, um cenário de completo horror em que “os mortos e feridos tombavam uns sobre os outros, numa promiscuidade horrível; os próprios vivos tinham de confundir-se com os mortos, na ancia de serem poupados”. (Fonseca, 1916)

Nas palavras do comandante Freitas Ribeiro, comandante do *Adamastor*, que nos dá uma perspectiva de quem de fora observou à chacina, chamemos-lhe assim, do dia 27 de maio, retiramos o seu parecer sobre as razões que estiveram na origem de tal insucesso:

“(…) podendo considerar-se o desastre como a resultante da má preparação, desconhecimento dos processos da guerra moderna e como quer que seja duma cega confiança na... rendição do inimigo, que cansado da luta, depois duns tiritos abandonaria o terreno! O brilhante êxito da investida no dia 21, levada a cabo com tanta felicidade pelos marinheiros, muito contribuiu para tão lastimoso revez, atacando-se de frente, às cegas, uma posição de fácil defeza para um inimigo decidido ao qual deram tempo de sobra para fortemente se entrincheirar e abrigar as suas esplendidas metralhadoras.” (Ribeiro, 1916)

Já sem qualquer esperança de alcançar a margem inimiga, mesmo que a cerca de apenas 50 metros desta, tentava-se regressar à ilha de *Namáca*. Após sucessivos encalhes, desencalhes e manobras embaraçadas, aliado ao constante e inacabável fogo inimigo sob o qual continuavam as embarcações, conseguiu-se chegar à praia da ilha de *Namáca*, onde se tinha feito o embarque das tropas. Mesmo já em “porto seguro”, a segurança estava longe de garantida, pois mesmo já encostadas as embarcações na praia, praia essa onde se encontravam ainda numerosas forças expedicionárias, o fogo inimigo a alcançava fazendo cair mortos três soldados e ferindo outros quatro, não tombando mais pelo pronto debandar dos restantes em procura de abrigo. (Fonseca, 1916)

Quirino da Fonseca determinou posteriormente, face à necessidade de se cuidar da situação dos mortos e feridos, que os dois escaleres a vapor os transportassem para a canhoneira *Chaimite*. Vindo-se a saber entretanto, pelo guarda-marinha Mascarenhas, oficial de bordo da *Chaimite* que tinha ido ao encontro dos dois escaleres num outro escaler, que não havia a bordo da canhoneira os meios necessários para cuidar dos sinistrados, fizeram-se seguir os dois escaleres para o cruzador *Adamastor*. Por volta das 12 horas e 45 minutos, completou-se a guarnição do 1º escaler a vapor com elementos de bordo do cruzador, e seguiu novamente para o Rovuma. Chegando novamente ao posto de *Namáca*, Quirino deparou-se com outras duas embarcações que tinham entretanto acostado à praia, e onde se encontravam mais mortos e feridos. Era, portanto, urgente o socorrer desses homens. Assim, tomou-se a reboque essas duas embarcações pelo 1º escaler a vapor, e seguiu-se novamente

para bordo do cruzador *Adamastor* onde chegaram por volta das 14 horas e 35 minutos, e onde desembarcaram um total de 19 ilesos, 6 feridos e 5 mortos. (Fonseca, 1916)

Pelas 20 horas, chegou ao *Adamastor* guarda-marinha Salgueiro e informou que teria visto do posto de *Namáca* alguém a agitar uma bandeira, junto das embarcações que teriam ficado encalhadas na margem inimiga. Dada a impossibilidade de se fazer transportar até à margem inimiga numa embarcação, tanto devido à natureza do fundo do Rovuma como à alta probabilidade de ser detetado, decidiu fazê-lo a nado “acompanhado de um preto que lhe inculcaram como bom nadador, mas que a meio rio, desistira de o seguir e voltara para traz”. Chegando à outra margem, e junto às embarcações que aí tinham encalhado, reparou que se tratava do tenente do exército Francisco Maria Ferreira quem agitava a bandeira, e que se encontrava ferido. (Fonseca, 1916)

No seu relatório, faz o relato na primeira pessoa dos acontecimentos, que passo a citar:

“Pegando num binóculo vi perfeitamente o agitar de uma bandeira como que a medo, junto ao gazolina. (...) Era preciso não perder tempo e alcançar a outra margem fosse como fosse. (...) Não tendo outras embarcações só me restava fazê-lo a nado. Perguntando se havia alguém que me quisesse acompanhar ninguém me respondeu. (...) Apresentou-me um preto que, segundo dizia, era um esplêndido nadador. (...) Aceitei-o e fomos os dois areal foram onde me despi lançando-me depois à água. Apenas duas braçadas tinha dado, já o preto gritava que a corrente era muito forte e que não podia seguir. (...) A certa distância distingui alguém junto às embarcações passeando regularmente como uma sentinela. Recreei que de facto fosse uma sentinela alemã mas a continuando a aproximar-me depressa me convenci de que era um dos nossos. Na verdade era o único sobrevivente, um tenente de infantaria que soube depois chamar-se Ferreira. Estava cheio de sangue, pálido como a morte e esperava por certo a todo o instante a chegada do inimigo.” (Salgueiro, 1916)

O guarda-marinha Salgueiro ajudou, então, o ferido tenente de infantaria a atravessar o rio para a margem direita, recorrendo aos longos bancos de areia que oferecia o Rovuma até serem socorridos por uma embarcação do *Adamastor* que patrulhava a área, em busca de sobreviventes. Foram conduzidos para bordo da *Chaimite*, onde ficou o tenente Ferreira, seguindo o guarda-marinha Salgueiro, posteriormente, para bordo do *Adamastor* onde informou o sucedido. (Fonseca, 1916)

Do relatório do guarda-marinha, este conta mais pormenorizadamente o desespero vivido até ao resgate:

“A certa altura o meu companheiro declarava que não podia mais. Felizmente a pouca luz que havia permitiu-me ainda ver ao longe junto aos pangaos uma pequena embarcação que seguia rio abaixo ao longo da nossa margem. Tive medo que anoitecesse e que passasse sem nos

ver nem nos ouvir. Gritei mas ninguém me respondeu. Atirei-me à água e nadando contra a corrente esperava poder ir ao encontro dela aproximando-me da margem. Encontrando um baixo descansei e tornei a gritar. Desta vez responderam-me e vieram logo em meu auxílio. Voltamos atrás a buscar o tenente e seguimos depois para a “Chaimite”. (Salgueiro, 1916)

Segundo a informação dada pelo guarda-marinha Salgueiro, já chegado ao *Adamastor*, a Quirino da Fonseca, as embarcações portuguesas que se encontravam encalhadas junto da margem inimiga estavam quase em seco, uma delas cheia de soldados indígenas mortos sentados nos lugares que ocupavam quando iniciou a ofensiva alemã sobre as mesmas. Não havia, portanto, sinais de outros feridos, nomeadamente do aspirante Janeiro. (Fonseca, 1916)

Recolhidas estas informações e pelas cerca das 22 horas, altura em que a altura da maré já permitia a subida do Rovuma por parte do 1<sup>o</sup> escaler a vapor, Quirino da Fonseca embarcou nessa mesma embarcação, fazendo-se acompanhar por uma guarnição de seis praças de marinhagem, tendo executado uma navegação extremamente cautelosa, dada à intensa escuridão que essa noite oferecia. (Fonseca, 1916)

Antes de se dirigir a *Namáca*, Quirino da Fonseca passou junto da canhoneira *Chaimite* e subiu a bordo para recolher mais informações. Foi-lhe dito que o comandante dessa canhoneira, o primeiro-tenente Matos Preto, na sequência da informação que o tenente Ferreira lhe dera de que nas embarcações encalhadas junto à margem inimiga se encontravam feridos, embarcara no bote do seu navio com o objetivo de se aproximar das respetivas embarcações e, possivelmente, socorrer os feridos. (Fonseca, 1916)

Quirino dirigiu-se então até *Namáca* onde chegou por volta das 0 horas e 30 minutos, onde o informaram de que a última notícia que havia do comandante da *Chaimite* era que tinha passado pelo posto pelas 19 horas e solicitado seis soldados indígenas para o acompanharem. Pouco mais tarde, Fonseca seria abordado por três remadores indígenas que fizeram parte da guarnição que acompanhara o tenente Preto. Um dos remadores relatou os acontecimentos que presenciara:

“(...) o comandante desembarcara, juntamente com os soldados e dois dos remadores, mandando os outros dois remadores esperarem nesse ponto, com a a embarcação. Um dos remadores que se me apresentára, o único que assistira ao ocorrido em terra, contou que, apenas desembarcados, seguiram para montante, ao longo da margem, ate onde estavam as embarcações encalhadas, mas então ouviram perguntar em língua indígena: “Quem está aí?”. Os soldados meteram-se logo na água; o comandante da “Chaimite” e um dos remadores, desapareceram; a testemunha que me narrara o sucedido, diz julgar ter ouvido um tiro, nessa ocasião, voltando sosinho para o bote onde, juntamente com os dois remadores que nele tinham ficado, esperaram até cerca da meia noite, sem ninguém lhes aparecer. Decidiram então, seguir para o posto de Namáca, a narrar o sucedido.” (Fonseca, 1916)



Não havia, portanto nenhuma notícia do tenente Preto. À altura em que os três remadores relataram a Quirino da Fonseca, todo o pessoal do posto (excetuando as vedetas e o pessoal de ronda) se encontravam em repouso, pelo que se decidiu esperar pelo raiar do novo dia. (Fonseca, 1916)

#### 3.4.8 Dia 28 de maio

Logo ao amanhecer, Quirino da Fonseca foi observar a situação das embarcações que no dia anterior teriam encalhado junto à margem esquerda do Rovuma, verificando que estas já não se encontravam na respetiva posição. Era, portanto, uma gravar do desastre do dia anterior. A investida falhada, o encalhe das embarcações e perda de parte do seu pessoal e material, nomeadamente de metralhadores, outro armamento e munições e tinha-se ainda a registar o pressuposto sacrifício do primeiro-tenente Matos Preto, comandante da *Chaimite*, de que nada se soubera desde o relato dos três remadores que o acompanharam à margem esquerda. (Fonseca, 1916)

O posto de *Namáca* fora abalroado por uma onda de frieza e desânimo que não era indiferente a ninguém certamente, face ao desastre que todos viveram, direta ou indiretamente, no dia 27 de maio. Tendo sido posta de parte a tomada de uma nova iniciativa de desembarque na margem inimiga, o comandante do destacamento misto, o chefe do estado maior e os outros oficiais do quartel general das forças expedicionárias encontravam-se em preparativos de partida para *Namôto*. (Fonseca, 1916)

Findada a necessidade da presença da Armada, Quirino da Fonseca deu a ordem de se iniciarem os preparativos para se recolher ao *Adamastor*, assim como ditavam as ordens do comandante do cruzador.



# Conclusão

Henrique Quirino da Fonseca foi, sem dúvida, um distinto oficial da nossa Armada cujos contributos para a mesma e para o país, numa vertente cultural e de enaltecimento do nosso passado marítimo, foram imensuráveis. Falar de nomes portugueses no âmbito da história e arqueologia naval não tomando Quirino da Fonseca como um dos pilares para o conhecimento e desenvolvimento do mesmo nessa vertente, é impossível.

Do estudo desta ilustre figura, salta desde logo à vista a sua personalidade forte, sem medo de defender os seus ideais e honra quando a isso foi obrigado, guiando-se sempre pelo brio, lealdade e disciplina que devem ser inerentes a um oficial da Marinha Portuguesa. Foram muitas as polémicas em que em muitos momentos da sua vida esteve envolvido, das quais destaco as presentes nesta dissertação, nomeadamente enquanto desempenhou o cargo de imediato do cruzador *Adamastor*, em que foi alvo de atos de insubordinação e revolta dos oficiais desse navio, após as operações do Rovuma. Enquanto vogal do pelouro de engenharia da Câmara Municipal de Lisboa onde, face às irregularidades por ele detetadas, decidiu tirar a limpo essas irregularidades na tentativa de apurar os responsáveis que poderiam pôr em causa o seu bom nome, e o bom nome da Câmara Municipal de Lisboa. Esta polémica resultou na sua presença em Conselho de Guerra, face às palavras exaltadas que proferiu em sessão no dia 12 de fevereiro de 1932 para com o general Vicente de Freitas, que resultou na pena de três dias de prisão correccional e com pena suspensa de dois anos para o comandante Quirino da Fonseca.

Apesar destas polémicas, em nada denegrirem a qualidade do comandante Quirino da Fonseca enquanto distinto e honroso militar. Desde os primórdios da sua carreira, foram imensos os elogios que lhe teceram os quais me vejo obrigado a transcrever:

- Do capitão-de-mar-e-guerra Carlos Maria da Silva Costa, comandante da Corveta *Bartolomeu Dias* em dezembro de 1892:

“Formo bom juízo d’este aspirante. Não tem por enquanto prática, pois concluiu este ano o curso e está embarcado para fazer tirocínio. Parece que há de vir a ser bom oficial, porque mostra desejos de aprender e tem bastante aplicação.”

- Ainda do seu tempo de aspirante, do primeiro-tenente Hermogénio Calvo da Silva, encarregado da barca *Cabinda* em agosto de 1893:

“Este aspirante fez comigo a viagem de Lisboa a Loanda, na Corveta “*Bartolomeu Dias*”, e por isso julgo poder afirmar que possui acentuadíssima disposição e merecimentos incontestáveis para se tornar num

dos oficiais mais distintos. É zeloso, correto no seu modo de proceder, e muito dedicado aos estudos da sua profissão.”

- Já como guarda-marinha, do primeiro-tenente José António Miranda, comandante da canhoneira *Limpôpo* em 1894:

“Faço d’este guarda-marinha, uma boa e justa opinião, como oficial e cavalheiro. Dedicar-se com muita aptidão e vontade, a apresentar a sua memória para a promoção, memória que já considero como um modelo.”

- Do capitão-tenente Henrique Eduardo Macieira, comandante do Transporte *Pêro de Alenquer* em julho de 1906:

“Pela correção do seu porte, dedicação e seriedade, considero este oficial digno da estima e consideração em que o tenho. Tem faculdades de estudo e é inteligente. É aplicado e adquire com facilidade quaisquer conhecimentos. É zeloso cumpridor dos seus deveres.”

Ora poderia continuar com as imensas transcrições elogiosas feitas à postura do comandante Quirino da Fonseca, mas tornaria este capítulo demasiado extenso.

As operações do Rovuma, em maio de 1916, foram os acontecimentos mais marcantes e que mais meteram, certamente, à prova as capacidades deste indiscutível oficial, bem como de todos os intervenientes nessas operações. Desde a preparação da esquadrilha com os meios materiais e tempo limitados que possuía à liderança dos homens que compunham aquela que seria a força expedicionária das operações de guerra do Rovuma. Estas operações tiveram, efetivamente, um desfecho que se chegou a considerar trágico dadas as perdas de material e, mais importante, de pessoal de que delas resultaram, aliadas ainda ao incumprimento dos objetivos que lhes foram sendo propostos. Este insucesso, deveu-se principalmente ao desconhecimento das características hidrográficas e topográficas do terreno, à pouco eficiente comunicação e coordenação entre as diferentes forças que participaram nestas operações, nomeadamente, nas operações de desembarque do terreno da Fábrica alemã e à deficiência do material, principalmente, do armamento de apoio às forças de desembarque.

A realização desta dissertação, recorrendo maioritariamente à documentação constituinte do espólio, revelou-se um desafio muito maior daquilo que inicialmente poderia esperar. A doação do espólio foi relativamente recente e ainda não pôde ser devidamente tratado e organizado pelos elementos do Arquivo Central de Marinha, o que dificultou bastante a sua consulta e tratamento da informação, resultando num gasto de tempo bastante considerável só para conseguir perceber o que efetivamente possuía, ou não, informação útil. Todo o material constituinte do espólio encontra-se armazenado dentro de caixas, dentro deste material constam desde documentação completa da mais variada origem, mas também muita informação incompleta, solta, desorganizada e outros que se supõe perdidas pelo mau estado em que esta documentação se encontrava armazenada antes de ser encontrada e doada ao Arquivo. A consulta não foi, de facto, fácil, resultando em algumas desilusões durante a pesquisa.

Por outro lado, a situação da pandemia mundial em que ainda nos encontramos, dificultou igualmente esta pesquisa, dado que o Arquivo esteve encerrado durante cerca de dois meses e mesmo após a sua reabertura só admitia um número máximo de quatro leitores.

Apesar das dificuldades encontradas, umas mais normais que outras, considero que o resultado desta dissertação, a primeira biografia mais extensa de Henrique Quirino da Fonseca, abre as portas a estudos mais aprofundados sobre ilustre oficial da Armada e senhor. Para futuras pesquisas, propunha um aprofundamento maior dos contributos dados, na primeira pessoa, enquanto diretor do Museu de Marinha e da Biblioteca Central de Marinha, e ainda o papel desempenhado enquanto segundo comandante do Batalhão Expedicionário de Marinha a Moçambique.

Apesar de todas as controvérsias em que esteve envolvido, Quirino da Fonseca foi sem dúvida um ilustre oficial da Marinha de Guerra Portuguesa e um ilustre patriota e homem do conhecimento que merece, à semelhança de muitos outros, ser lembrado e estudado.



# Bibliografia e Fontes

## Fontes

- FONSECA, Henrique Quirino da (1916). *Memorial dos adjetivos da língua portuguesa: agrupados por analogias com índice remissivo e um proêmio sobre o valor da adjectivação na arte da prosa*, Lisboa, 1916.
- FONSECA, Henrique Quirino da (1916). Relatório sobre as operações de guerra no Rio Rovuma, efectuadas pela esquadilha de embarcações do cruzador “Adamastor” de 21 a 28 de Maio de 1916.
- REBELO, Eduardo Henrique Maia (1916). Operações Militares no Rio “Rovuma” de 21 a 27 de Maio de 1916. Relatório do Guarda-Marinha Eduardo Henrique Maia Rebelo.
- RIBEIRO, Freitas (1916). Relatório do Comandante do N. R. P. “Adamastor”: Referido ao período de 14 de Maio a 4 de Agosto de 1916 (Operações na costa de Moçambique).
- SALGUEIRO, Prestes (1916). Operações Militares no Rio Rovuma (de 21 a 27 de Maio de 1916). Relatório do Guarda-Marinha Prestes Salgueiro.
- FONSECA, Henrique Quirino da (1919). Insubordinação, coligação e revolta dos oficiais do cruzador Adamastor em Janeiro de 1917.
- FONSECA, Henrique Quirino da (1920). Réplica da declaração de Henrique Quirino da Fonseca sobre os acontecimentos a bordo do cruzador “Adamastor” em Janeiro de 1917.
- FONSECA, Henrique Quirino da (1930). *Memórias e conferências sobre história e arqueologia*, Lisboa: Tip. Municipal, 1930.
- MENDONÇA, Henrique Lopes de (1930). “Museu Naval: A representação da Associação dos Arquólogos ao Governo”, Espólio do Comandante Quirino da Fonseca, 13 de Maio de 1930.
- DIÁRIO DE NOTÍCIAS (1932). “A sindicância às oficinas gerais da Câmara Municipal”, Espólio do Comandante Quirino da Fonseca, 11 de Fevereiro de 1932.
- DIÁRIO DE LISBOA (1932). “Em volta duma sindicância: O conflito que se suscitou no seio da vereação da Câmara Municipal”, Espólio do Comandante Quirino da Fonseca, 12 de Fevereiro de 1932.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (1932). “A sindicância às oficinas gerais da Câmara Municipal: Uma sessão acidentada na qual se abriu um conflito entre o presidente da comissão administrativa do município e o vogal sr. Quirino da Fonseca”, Espólio do Comandante Quirino da Fonseca, 12 de Fevereiro de 1932.

A VOZ (1932). “O incidente na Câmara Municipal entre um vereador e o presidente da Comissão Administrativa”, Espólio do Comandante Quirino da Fonseca, 13 de Fevereiro de 1932.

DIÁRIO DE LISBOA (1932). “O caso da Câmara Municipal: Quais foram as origens do conflito que se suscitou no seio da vereação”, Espólio do Comandante Quirino da Fonseca, 13 de Fevereiro de 1932.

FONSECA, Henrique Quirino da (1932). História do incidente na Câmara Municipal de Lisboa em 11 de Fevereiro de 1932: declaração de Henrique Quirino da Fonseca no Conselho de Guerra em 27 de Abril de 1932 para julgamento da acusação que lhe foi feita como vogal da comissão administrativa desse município. Lisboa: Biblioteca Central da Marinha.

DIÁRIO DE LISBOA (1933). “As navegações dos portugueses: Gago Coutinho afirma-nos que a tese da navegação costeira das caravelas, tal como foi apresentada ontem pelo comandante Quirino da Fonseca, é tecnicamente errada”, Espólio do Comandante Quirino da Fonseca, 16 de Março de 1933.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO (1939). “Os nossos mortos: Comandante Quirino da Fonseca”, 24.<sup>o</sup> do 51.<sup>o</sup> ano, n.<sup>o</sup> 1248, Lisboa, 16 de Dezembro 1939.

## Bibliografia

OLIVEIRA, Maurício de (1946). *Os navios do Ultimato*, Lisboa, Editora Marítimo Colonial, 1946, p. 32.

COSTA, Adelino Rodrigues da (1996). “A Marinha na Primeira Guerra Mundial”, *Revista da Armada*, 283 e 284 (Janeiro e Fevereiro), 1-27.

DOMINGUES, Francisco Contente (2003). *Arqueologia naval portuguesa: séculos XV e XVI: história, conceito, bibliografia*, Lisboa: Comissão Cultural da Marinha, 2003.

MATOS, Sérgio Campos, SANTOS, Luís Aguiar (2008). *Revista de História das Ideias: Tradição e Revolução: Homenagem a Luís Reis Torgal*, “A Marinha e a cultura histórica em Portugal: Entre tradição e modernidade (séculos XIX e XX)”, vol. 29, Instituto de História e Teoria das Ideias, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2008.

PACHECO, Bessa (2014). “A Marinha na I Guerra Mundial”. *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. CXLIV, julho-dezembro 2014, pp. 449-489.

COMISSÃO CULTURAL DE MARINHA, *Museu de Marinha: O Museu*, <https://ccm.marinha.pt/pt>, consultado em Junho de 2020.



## Anexo I - Relação dos objetos apropriados a dar entrada no projectado Museu de Marinha a cargo de Quirino da Fonseca

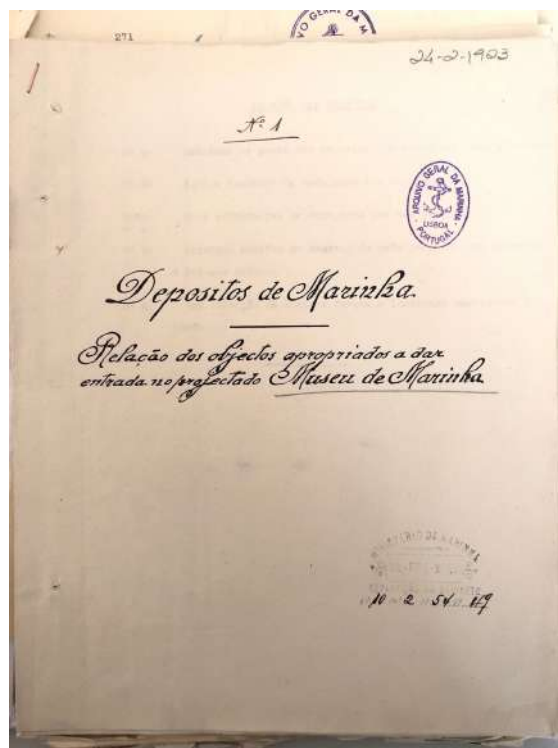


FIGURA I.1: Depósitos de Marinha.

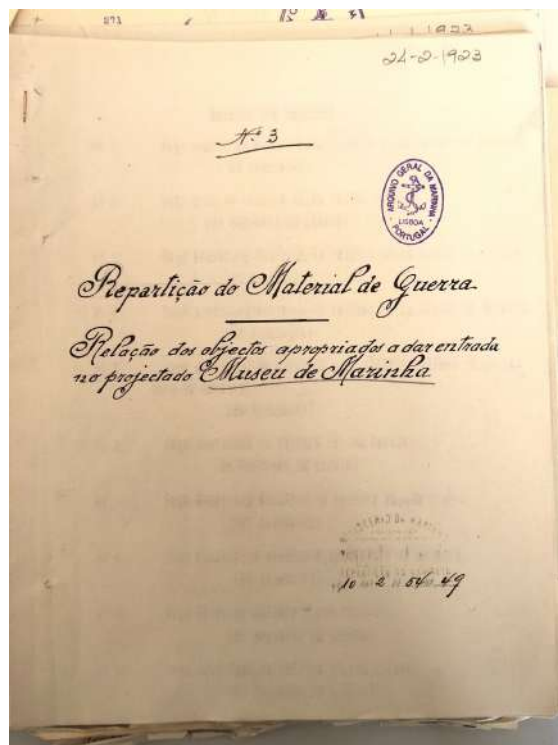


FIGURA I.2: Repartição do Material de Guerra.

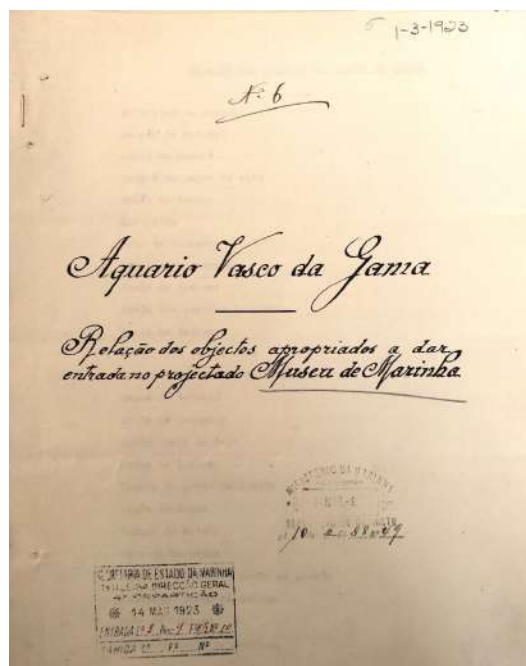


FIGURA I.3: Aquário Vasco da Gama.

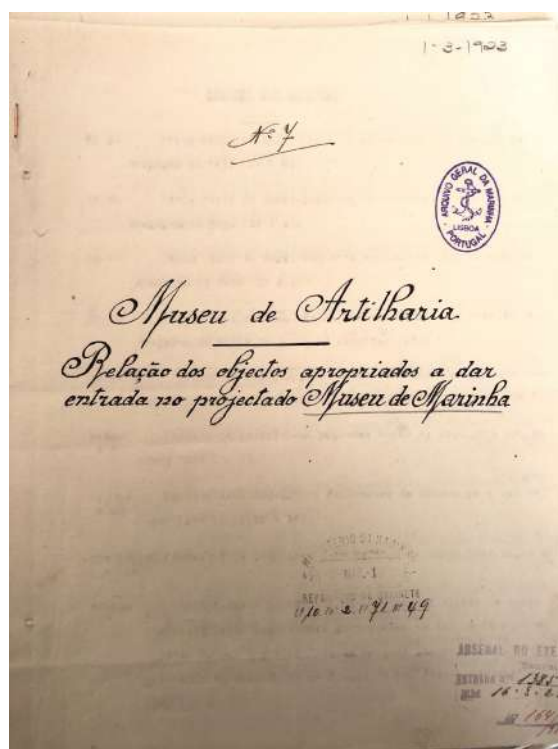


FIGURA I.4: Museu de Artilharia.

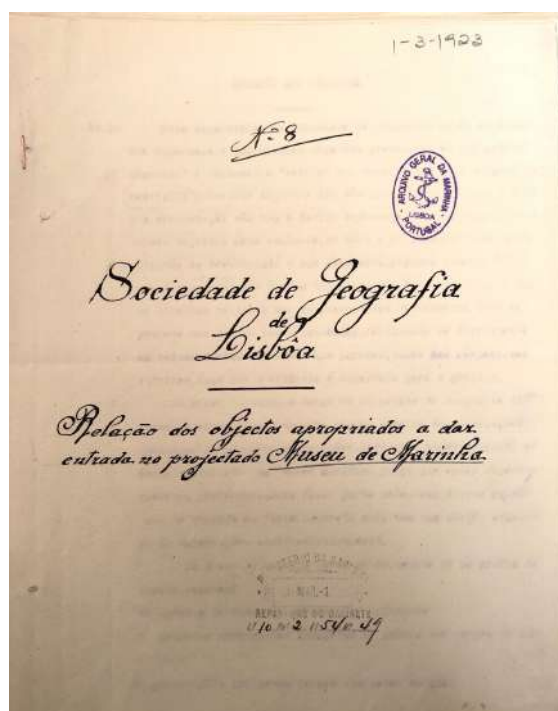


FIGURA I.5: Sociedade de Geografia de Lisboa

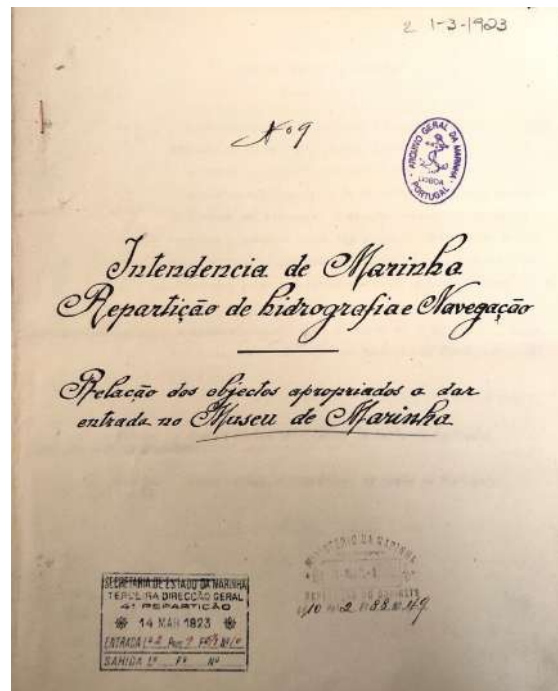


FIGURA I.6: Intendência de Marinha Repartição de Hidrografia e Navegação.

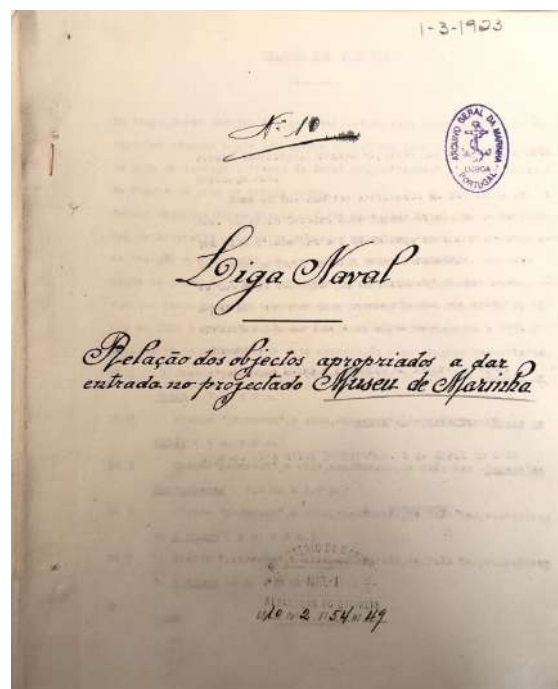


FIGURA I.7: Liga Naval.

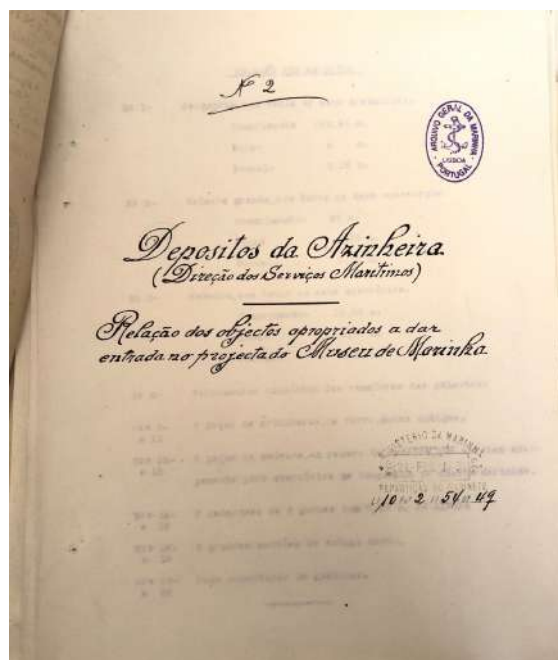


FIGURA I.8: Depósitos da Azinheira (Direção de Serviços Marítimos).



FIGURA I.9: Diversas dependências da Majoria General da Armada.

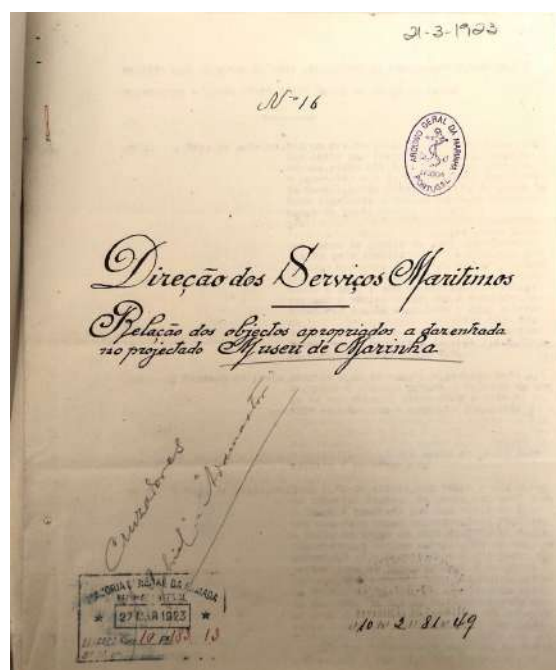


FIGURA I.10: Direção dos Serviços Marítimos.

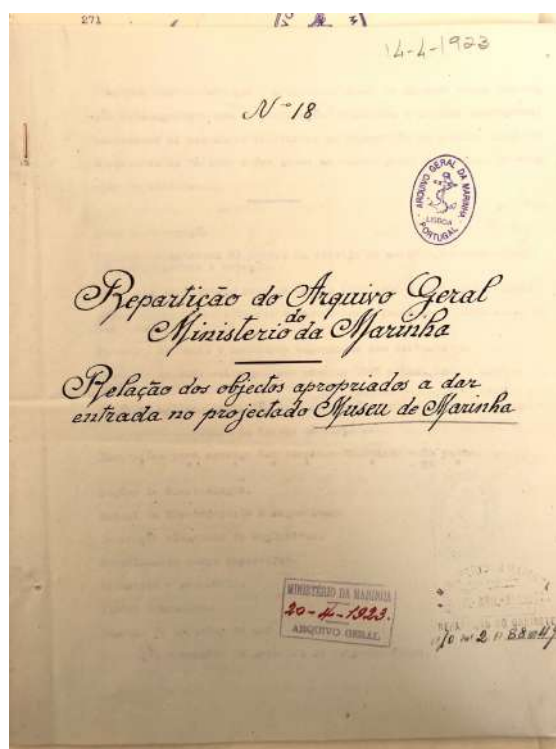


FIGURA I.11: Repartição do Arquivo Geral do Ministério da Marinha.

## Anexo II - Declaração de Henrique Quirino da Fonseca, presente no seu Espólio, sobre as operações do rio Rovuma

16 de Maio  
1.ª 1/2  
1/2

Capítulo 2º

Sollicitação para o Estamento cooperar  
nas operações de guerra e relações  
entre o comandante do dito navio e o  
Comando da Expedição.

Em abril de 1916, recebeu o comandante  
do navio a indicação de Sr. Governador  
Lopes de Albuquerque para que o Comandante  
"Estamento" requirisse para o Norte da Província  
e se preparasse uma esquadilha de pequenas  
embarcações, afim de invadir o Rio Rovuma  
cuja margem esquerda junto de fe, estava  
ocupada pelo inimigo.

Para dirigir esta esquadilha que desde logo  
nomeado o 1º tenente Vicente Lopes, da  
guarda do Estamento, por escolha do comandante  
do navio, como também refere esse tenente  
pela forma seguinte, no auto que segue:

— "Em meado de abril, o Comandante Freitas Vi  
heira chamou-me a sua camera e entre varias  
coisas me explicou que me tinha escolhido  
para se commandar uma esquadilha que havia de  
operar no Rio Rovuma com as forças do Bocoito;  
que tivesse em as minhas disposições, que escolhesse  
o pessoal que quizesse dentro da guarda do dito  
navio; que em esquadilha se teria pessoal  
e o equipamento; em resumo, me preparasse

FIGURA II.1: Declaração de Henrique Quirino da Fonseca sobre as operações do rio Rovuma.



